Skrzydlata POLSKA

NR 1 (183) • 2 STYCZNIA 1955 • ROK WYDANIA XI • CENA 70 GR

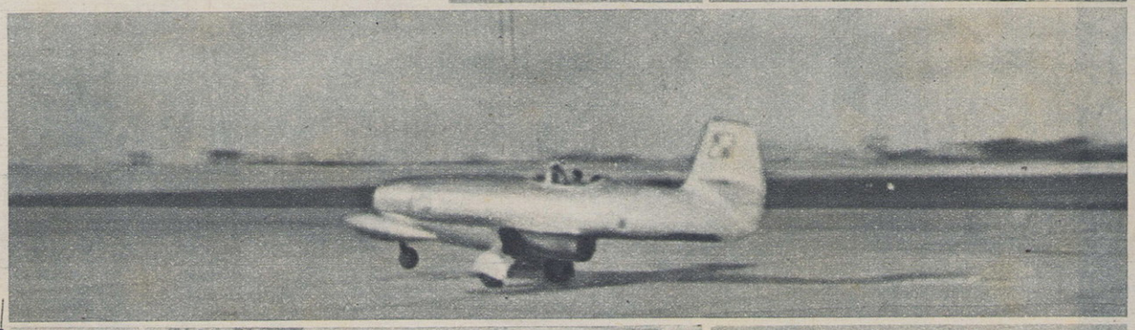
W dniu 16 grudnia ub. roku odbyło się pierwsze posiedzenie nowoobranej Stołecznej Rady Narodowej. Na zdjęciu radni, których dobrze znamy z terenu sportu: Stanisław Królak — Mistrz Sportu w kolarstwie, Wanda Szemplińska — szybowcowa mistrzyni Polski i Janusz Sidło — rekordzista w rzucie oszczepem, Mistrz Sportu.
Foto: Wł. Piotrowski

Nowoczesny sprzęt lotniczy wymaga troskliwej pielęgnacji i konserwacji. Na zdjęciu z prawej: przodujący technik, oficer Tadeusz Krakowiak przeprowadza szczegółowy przegląd samolotu. Poniżej: Samolot odrzutowy naszych Wojsk Lotniczych startuje do lotu ćwiczebnego. Zdjęcie z filmu pt. „Jestem lotnikiem".

ZLOT PRZODOWNIKÓW I RACJONALIZATORÓW WOJSK LOTNICZYCH

W Warszawie odbył się IV Zlot Przodowników i Racjonalizatorów Wojsk Lotniczych.

Dyskutanci podkreślili, że w obliczu knowań imperialistów wysiłki przodowników i racjonalizatorów powinny służyć dalszemu umocnieniu gotowości bojowej Wojsk Lotniczych — ważnego ogniwa Sił Zbrojnych PRL.



MEDAL im. K. CIOŁKOWSKIEGO

Jak podaje prof. A. Szternfeld w 12 nr. miesięcznika „Priroda", Prezydium Akademii Nauk ZSRR postanowiło specjalnie wyróżnić najlepsze prace z dziedziny astronautyki. Wyróżnienie w postaci złotego medalu im. K. Ciołkowskiego będzie przyznawane co trzy lata.

W Pile otwarta została w końcu ub. roku modelarnia lotnicza przy Państwowym Domu Dziecka którą nazwano imieniem bohaterskiego instruktora radzieckiego i wychowawcy lotników polskich — kapitana Olega Matwiejewa. Na zdjęciu — lotnicy wojskowi w odwiedzinach u modelarzy.

PIERWSZE 500 SKOKÓW

W ostatnim czasie znany instruktor spadochronowy Zdzisław Szwedziuk przekroczył jako pierwszy spadochroniarz w Polsce liczbę 500 skoków. W obecnej chwili posiada on na swoim koncie 509 skoków wykonanych z samolotu.

Wszyscy gratulujemy sukcesu i cieszymy się z osiągnięcia Zdzisława Szwedziuka. Będzie ono bodźcem do nawiązania sportowej rywalizacji.

Po raz pierwszy w Polsce — życzymy skoczkowi 1 000 skoku.

Zbigniew Chronik

AKTUALNOŚCI • AKTUALNOŚCI • AKTUALNOŚCI • AKTUALNOŚCI

Skrzydlata POLSKA

NASZA OKŁADKA: Latamy również — zimą. Na wyczynowych „Jaskółkach", „Muchach" czy „Bocianach" nasi piloci szybowcowi odbywają loty treningowe, aby nie tracić czasu przed rozpoczęciem sezonu letniego.
Foto: B. Koszewski

Zakręty i skręty

Z małych rzeczy składa się całe życie człowieka. Zdanie to, może nie całkowicie wypełnione prawdą (boć przecie są w ludzkim życiu i momenty wielkiej rangi, błyszczące na tle wydarzeń codziennych jak klejnoty), zawiera jednak na tyle słuszności, aby móc stwierdzić, że tzw. małych rzeczy nigdy nie należy lekceważyć. Nieraz bowiem coś zdawałoby się drobnego, niby nie godnego wielkiej uwagi, może wpłynąć bardzo poważnie na dobro tej czy innej sprawy. Powołując się na przysłowiowy „trybik" w mechaniźmie największej maszyny — stwierdzimy, że to czy jest on cały i dobrze funkcjonuje, oczywiście decyduje o sprawnym biegu tej maszyny.

Mimo woli na wstępie określiłem anonimowo osnowę tematu niniejszego felietonu. Chcę w nim poruszyć jedną ze spraw dotyczących życia naszego lotnictwa sportowego — sprawę dyscypliny. Wybór tematu podyktowało... właśnie samo życie.

O co chodzi? Ot, niby drobna rzecz, a jednak — jak ułał pasuje do ram pierwszego w noworocznej „Skrzydlatej" błyskawicznego felietonu:

Jest czternastodniowy obóz wypoczynkowo-kondycyjny dla przodujących instruktorów ze wszystkich dziedzin naszego lotnictwa sportowego. Warunki pobytu — mówiąc szczerze — doskonałe. Okolica — bardzo ciekawa, powietrze — jak to mówią stawia umarłego na nogi. Rozrywki kulturalne: teatr, kino, wycieczki autobusami i koleją, koncerty. Warunki zakwaterowania — porządne, jedzenie — na poziomie. Słowem: tylko wypoczywać, tylko korzystać z możności podreperowania sił, tylko cieszyć się i radować z okazji poznania jeszcze jednego pięknego zakątka ziemi polskiej.

A jednak — nie wszyscy do końca obozu wytrwali. Nie wszyscy umieli ocenić opiekę nad stanem ich zdrowia, okazywaną szczodrze przez władzę ludową w formie pozaurlopowego, bezpłatnego skierowania na obóz wypoczynkowy. Nie będę tu pisał o przykrym i zasługującym na największe potępienie wypadku gorszącego zachowania się trzech uczestników obozu — Dziuby, Blitza i Bołotowicza. Ich chuligaństwo znalazło natychmiastową odpowiedź kierownictwa w usunięciu z obozu. Chodzi mi tu o fakt samowolnego opuszczenia obozu przez jednego z instruktorów, na 4 dni przed zakończeniem wczasów.

Instruktor ten postawił sprawę ostro i zdecydowanie: musi wyjechać wcześniej, bo — chce odwiedzić rodzinę i coś ważnego załatwić. Co? Tego nie wyjawił. Na nic się zdały cierpliwe tłumaczenia że nie można tego robić, odwoływania się do świadomości, gruntowne wyjaśnienia o celu jaki ma spełnić obóz — właśnie dla jego dobra. Instruktor ten po prostu „zabrał manatki", jak określili jego koledzy i nie mówiąc ani słowa samowolnie opuścił obóz, stawiając na swoim.

*

Niby mała rzecz.. pomyśli ktoś. Nie! Otóż właśnie, że nie mała. Otóż właśnie, że bardzo duża, w świetle moralnej wagi tego zdawałoby się problemiku, który wcale nie jest jakimś tam problemikiem, ale wiele mówiącym świadectwem odpowiedzialności niektórych naszych wychowawców — instruktorów za swe czyny. Jakie pojęcie ma ten instruktor o dyscyplinie? Czy wymaga on jej bezwzględnego zachowania tylko od swych uczniów, a sam — gdy uczniowie nie widzą — depcze ją i lekceważy?

A więc — „trybik"... wyłamał się z mechanizmu. Sygnalizujemy o tym, w celu zapobieżenia ewentualnym dalszym tego rodzaju wypadkom. Dyscyplina w naszym lotnictwie sportowym musi być zachowana. Jest ona świadoma, a jeśli ktoś nie zupełnie jeszcze pogłębił w sobie tę świadomość, to jest to nowy sygnał o niedostateczności pracy politycznej nad ludźmi w aeroklubach.

WIKTOR ŻARSKI

W NOWYM ROKU ŻYCZYMY WSZYSTKIM NASZYM CZYTELNIKOM, KORESPONDENTOM I WSPÓŁPRACOWNIKOM WIELE SZCZĘŚCIA I RADOŚCI

ZESPÓŁ REDAKCJI „SKRZYDLATA POLSKA".

SPORT LOTNICZY WOBEC NOWYCH ZADAŃ

JÓZEF TURSKI, gen. bryg.
Prezes Aeroklubu PRL

MINIONY rok przyniósł dalszy znaczny postęp w rozwoju sportu lotniczego. Poziom wyszkolenia zaprezentowany najszerszym rzeszom publiczności w czasie Święta Lotnictwa oraz na zawodach szybowcowych i modelarskich w Lesznie, na mistrzostwach spadochronowych w Nowym Targu i na zawodach samolotowych połączonych ze zlotem gwiaździstym, wykazał większe niż w roku 1953 wyrównanie we wszystkich aeroklubach i ośrodkach szkolenia lotniczego oraz znacznie większe niż w poprzednich latach ożywienie na odcinku: modelarstwa, spadochronowym i silnikowym. Zarysowała się lepsza równowaga między tymi, tak bardzo wzajemnie zależnymi od siebie, gałęziami sportu lotniczego.

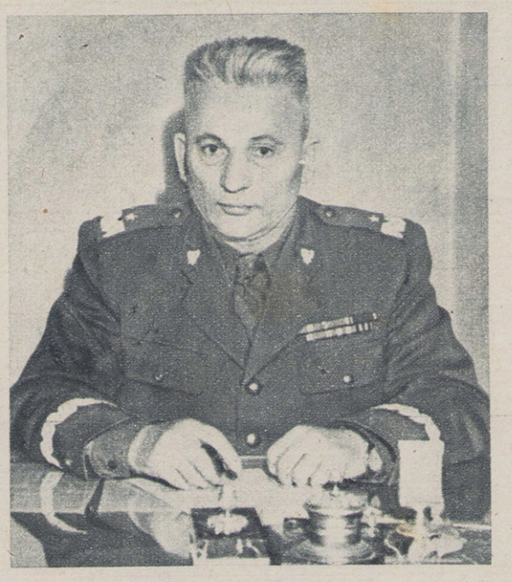
Do niedawna sport szybowcowy miał zdecydowaną przewagę nad pozostałymi dyscyplinami sportu lotniczego, stając się najbardziej popularnym i zbierając najwięcej zainteresowania ze strony władz i ogółu sportowców. Zasłużył sobie na to i słusznie zbierał laury. Niesłusznym jednak było, że czynniki odpowiedzialne za wszechstronny rozwój sportu lotniczego, a w szczególności Zarząd Główny LPŻ, nie interesował się do niedawna w równomiernym stopniu pozostałymi odcinkami sportu lotniczego. Dobrze więc się stało, że w ciągu ostatnich miesięcy nastąpiła zmiana na lepsze. Przeprowadzone pokazy, zawody i mistrzostwa na odcinku modelarstwa, spadochroniarstwa i lotnictwa silnikowego otworzyły poważne możliwości rozwoju tych gałęzi sportu, pokazały bardzo licznych, ofiarnych i ambitnych miłośników tych dyscyplin sportu i pokazały pierwszych mistrzów, nawet na skalę światową.

Bardzo słuszna była krytyka odpowiedzialnych za rozwój sportu lotniczego czynników na posiedzeniu Zarządu Aeroklubu PRL i aktywu lotniczego, ze strony niektórych aktywistów, lotników i inżynierów. Krytyka ta właśnie potwierdziła fakt niedostatecznego zainteresowania niektórymi odcinkami sportu lotniczego i niedostatecznej opieki nad aktywem społecznym w jego codziennych trudnościach i wysiłkach sportowych. Rozpoczęte w tym roku wzmacnianie zaniedbanych odcinków sportu musi być zdecydowanie pogłębione w sposób trwały i planowy.

Jest to nasze poważne zadanie na nadchodzący rok. Żeby zadanie to wykonać w sposób należyty, pion lotniczy ZG LPŻ musi zwrócić większą uwagę na poważne braki w niektórych aeroklubach — braki wytknięte także m. in. na naradzie aktywu lotniczego. Braki te wyrażają się przede wszystkim w tym, że niektóre kierownictwa aeroklubów są zbiurokratyzowane i tylko „administrują" sztywno i formalnie. Są one w dalszym ciągu odcięte od szerokiego zaplecza zakładów pracy i szkół, od organizacji ZMP-owskiej, a nawet od własnego aktywu lotniczego, którym się za mało interesują. Urzędniczo wykonywują plany szkolenia, bezdusznie wypełniają otrzymywane zarządzenia i polecenia i narzekają na trudności...

Pod pozorem walki o dyscyplinę i porządek w aeroklubach ułatwiają one sobie pracę i szukają usprawiedliwienia dla swojej nieudolności lub lenistwa. Niewątpliwie walka o coraz lepszą dyscyplinę lotniczą na ziemi i w powietrzu musi trwać nadal. Lecz ta walka będzie mało skuteczna, jeżeli będziemy ją prowadzić tylko środkami formalnymi i administrowaniem. Ta walka tylko wtedy będzie skuteczna, jeżeli potrafimy kadrę instruktorską i kursantów przejąć najgłębszym przekonaniem o słuszności zarządzeń i przepisów dyscyplinarnych, nauczymy ich szacunku dla przepisów, które mają za zadanie chronić zdrowie i życie naszej młodzieży i chronić majątek społeczny przed zniszczeniem. Lecz samo kierownictwo tego nie zrobi. Musi się ono oprzeć w swej pracy na szerokim aktywie społecznym, jaki w otoczeniu aeroklubu się znajduje. A znajduje się on wszędzie. Bo każdy aeroklub ma swoich wychowanków i ich rodziców w okolicy, ma miłośników sportu lotniczego, ma w sąsiedztwie szkoły, zakłady pracy w mieście, PGR i spółdzielnie produkcyjne na wsi itd.

Niewątpliwe jest również, że wszelkie zarządzenia póki obowiązują, muszą być wykonywane dokładnie, ale obok ich stosowania i praktykowania wolno je krytykować i występować z wnioskami o taką czy inną uzasadnioną zmianę. Życie



Gen. bryg. Józef Turski

idzie naprzód, wszystko się doskonali w toku pracy i praktyki i przepisy dobre dziś, mogą jutro nie w pełni odpowiadać. Należy je więc modyfikować i urealniać: zawsze pod kątem celowości i racjonalności, zawsze w walce o ulepszenie, o postęp. I pod tym względem niektóre głosy krytyki na naradzie aktywu lotniczego były uzasadnione.

Tak więc jednym z warunków poprawy wyników szkolenia w aeroklubach jest konieczna zmiana czy poprawienie atmosfery pracy, uspołecznienie kadry, większa troska o jej wychowanie, o jej poziom praktyczny, fachowy i ogólny, a przez to wszystko — o jej głębsze, przyjacielskie powiązanie się z kursantami, z aktywem społecznym. Niech ta kadra umie zawsze zachować spokój i opanowanie niezbędne dla lotników przy jednoczesnej operatywności w pracy, wnikliwości i szerokiej inicjatywie racjonalizatorskiej w organizacji szkolenia, w eksploatacji i konserwacji sprzętu, w popularyzowaniu sportu lotniczego wśród młodzieży, w umacnianiu i podnoszeniu autorytetu, roli i znaczenia aeroklubu na swoim terenie. Organizacja szkolenia lotniczego wymaga gospodarskiej oceny i właściwych wniosków. Powinny one iść po jednej linii. Czy w dostatecznym stopniu wykorzystujemy bazę techniczną dla szkolenia lotniczego? To znaczy czy lotniska, zabudowania, maszyny i sprzęt są w pełni i planowo wykorzystane? Czy każdy dzień lotny i każda godzina w ciągu całego roku była właściwie wykorzystana? A czy w związku z tym i kadra instruktorska miała należycie rozplanowaną pracę dnia, miesiąca, sezonu, roku?

Czy nie za sztywne jest stosowanie formuły: sezon lotny i sezon nielotny. Właściwie sezonu nielotnego nie ma. Mogą być dni lub nawet godziny złej pogody, kiedy nie można latać czy skakać ze spadochronem, ale nie całe miesiące.

Oto następne zadanie do wnikliwego rozpracowania i takiego praktycznego ustawienia szkolenia, żeby bazę techniczną, ten wielki majątek społeczny — w pełni i intensywnie wykorzystać. Przy rozwiązaniu tego zagadnienia potrzebna jest współpraca całego aparatu etatowego sportu lotniczego i aktywu społecznego: sportowców i miłośników naszego sportu. Tu są potrzebne rozwiązania terenowe: tak ustawić pracę aeroklubu, ażeby zainteresowana młodzież mogła jak najlepiej i jak najwięcej w nich się szkolić oraz tak zorganizować dochodzenie czy dojazd młodzieży, żeby aeroklubu miały pracę w ciągu zaplanowanego czasu przy pełnej frekwencji kursantów.

Muszą tu być rozwiązane dwie sprawy: 1) aeroklub musi pracować w ciągu wszystkich godzin lotnych, a więc np. latem i bardzo wcześnie rano i późno popołudniu — stąd konieczność pracy na dwie zmiany i 2) młodzież musi mieć zapewnione planowe zwalnianie z pracy czy ze szkół na treningi — co wymaga troskliwego rozpracowania w terenie przy pomocy organizacji ZMP-owskiej czy nawet instancji partyjnych. Ponieważ my szkolimy tylko młodzież albo pracującą albo uczącą się, jasne jest, że musimy się terenowo porozumieć z zainteresowanymi zakładami pracy czy nauki, aby zapewnić tej młodzieży planowy trening, a jednocześnie nie utrudnić wykonania zadań w zakładzie pracy czy w szkole.

Stoją zatem przed nami wielorakie możliwości usprawnienia i poprawienia naszej pracy. Trzeba się tym zająć od zaraz, aby w nowym roku 1955 wyjść z lepszymi wynikami szkolenia niż w roku ubiegłym.

Wielką rolę w podniesieniu na wyższy poziom pracy w sporcie lotniczym powinny odegrać powołane w listopadzie 1954 r. Rady: Szybowcowa i Spadochronowa, które obok już istniejącej Rady Modelarskiej skupiają najlepszy aktyw lotniczy: wyczynowców, konstruktorów i organizatorów sportu lotniczego. Jako ciała społeczne, a więc konsultatywne, będą one pracować w ramach statutu Aeroklubu PRL.

Zasadnicze zadania tych Rad określają przyjęte regulaminy ich pracy. Obejmują one między innymi: wysuwanie i rozpatrywanie problemów rozwojowych sportu szybowcowego i spadochronowego, opracowywanie założeń regulaminów zawodów i mistrzostw, określanie wytycznych postępu technicznego w konstrukcji szybowcowej, spadochronowej itp.

Układ tych komórek społecznych gwarantuje wykonanie tych ambitnych zadań. Udział wybitnych konstruktorów i naukowców oraz praktyków — pilotów wyczynowych przyczyni się niewątpliwie do wielu usprawnień konstrukcyjnych w naszym sprzęcie lotniczo-sportowym i w ten sposób zagwarantuje stały postęp techniczny na tym odcinku.

Umiejętna współpraca kierownictwa pionu lotniczego z Radami i wykorzystywanie wszystkich szerokich możliwości jakie Rady potencjalnie posiadają, przyczynić się może do poważnej poprawy na wszystkich odcinkach naszego sportu lotniczego. Po zorganizowaniu Rad na szczeblu centralnym następnym krokiem, i to bez zwłoki, winno być powołanie Rad przy aeroklubach tam, gdzie ich w ogóle nie ma i usankcjonowanie regulaminami tam wszędzie, gdzie one faktycznie istnieją zwyczajowo i w sposób niezorganizowany. W tej pracy mogą i powinni pomóc naszemu aparatowi etatowemu kierownictwa i poszczególni członkowie Rad Centralnych.

Za kilka dni dokonamy podsumowania i oceny rocznej pracy wszystkich aeroklubów dla wytypowania najlepszego z nich celem wręczenia mu Sztandaru Przechodniego Zarządu Głównego ZMP.

Wszystkie materiały zebrane przez komisję przy ocenianiu pracy aeroklubów zostaną podane wszystkim zainteresowanym do wiadomości i wykorzystane. Właściwe wykorzystanie ich przyczyni się na pewno do podniesienia pracy wszystkich aeroklubów na wyższy poziom, gdyż zawierają one wiele bardzo cennych elementów nowatorskich, metodycznych, wychowawczych i organizacyjnych.

Wzorem roku 1953 przy okazji wręczenia Sztandaru Przechodniego odbędzie się w najlepszym aeroklubie narada przedstawicieli wszystkich aeroklubów, przy dużym udziale aktywu ZMP-owskiego i przedstawicieli rad sportowych naszego lotnictwa.

Do tej narady należy się przygotować, aby wziąć w niej czynny i twórczy udział oraz wynieść z niej pełne korzyści dla podniesienia pracy swej jednostki w 1955 roku. Podstawą do przygotowania się do narady winna być uchwała narady ostrowskiej z ubiegłego roku. W świetle tej uchwały można łatwiej ocenić i zaszeregować osiągnięcia i braki w pracy aeroklubów.

W roku 1955 będziemy brać udział w szeregu zawodów międzynarodowych w zakresie wszystkich dyscyplin sportu lotniczego. Nie wolno nam nic utracić z dotychczasowych osiągnięć i pozycji — należy je wszystkie zdecydowanie poprawić.

ATAK BEZ PEŁNEGO ZWYCIĘSTWA

Przed startem do lotu falowego. Pilot wypróbowuje prawidłowość działania aparatury tlenowej.

Napisał: TADEUSZ MALINOWSKI **Zdjęcia: B. KOSZEWSKI**

KABINKI „Jaskółek" przeglądają się w listopadowym słońcu. Po oblocie samolotów, loty według ustalonej kolejki. Nie ważne, że dzisiaj poleci pierwszy Kamoś, Majewska, Siemiątkowski czy też przeprowadzający badania fali Sławek Makaruk. Nie ważne, że na obozie znajdują się piloci pierwszej rangi. Wszyscy są równi, wszyscy jednakowo traktowani. I gdy tylko szybowiec schodzi do lądowania — nie ma krzyku, nawoływań i próśb. Szemplińska, Dankowski, Bajewska czy też Rutkowski biegną po „Jaskółkę", aby przyprowadzić ją ponownie na start. Jest w samej koleżeńskiej atmosferze jakieś porozumienie, rzekłbyś jakaś wysoko zrozumiana dyscyplina, kultura współpracy i zachowania. I w tej pracy mechanicy nie są odosobnieni. Piloci nie patrzą na nich z rękami założonymi, ale pomagają wzajemnie. Mógłby ktoś powiedzieć, że między nimi jest jakiś cichy, tajemniczy układ, który równa się ukochaniu latania, bo wiadomo — to szybownicy.

Pytamy o wrażenia Konstantego Licewicza:

— Chłopaki dzielne, kolektyw pracowity. Czekam na falę jak na wielkie święto. Karmią nas tu dobrze. Szkoda Jeżowa, który ma świetne warunki na szkołę wyczynową. Tyle tutaj obiektów i pomieszczeń. Jest to ośrodek, jakiego zazdrości nam nie jedno państwo. Stąd można dokonywać przelotów, robić fantastyczną wysokość i latać na łamane trasy.

O tym mówił prawie każdy przez nas zapytany szybownik na obozie. Naturalnie jedno zdanie było mocniej oprawione w krytykę, inne słabiej. Najważniejsze jednak, że trzeba o tej sprawie już dzisiaj energiczniej pomyśleć i zacząć ją realizować czynem.

Zmieniają się chronometrażyści, zmieniają się startowi i piloci w „Jaskółkach". Mijają dni — tylko jeden jest mroźniejszy inny cieplejszy. Wówczas wszystkie twarze zwracają się w stronę słońca i wtedy myśl bardziej zaabsorbowana jest falą, która urządza czekającym figle.

Tymczasem od strony stacji meteo słychać głos:

— Hallo, jest sygnał — już można.

Karol Nowicki puszcza radiosondę. Zadarte głowy obserwują malejący w górze biały balon.

Teraz szybko na stację. Przy aparacie odbiorczym jest aerolog Kazimierz Stefanicki. Słychać miarowe, czasem urywane sygnały. Ołówek Stefanickiego notuje na formularzu kolumny cyfr z długich i krótkich linii zapisu na bębnie.

Po dłuższej chwili ktoś pyta:

— Na jakiej wysokości jest radiosonda?

Aerolog patrzy na liczby, coś oblicza w myślach, a potem odpowiada:

— W granicach dziesięciu kilometrów.

Kierownika meteo obozu falowego synoptyka Zygmunta Treutlera można spotkać wszędzie. Żyje zagadnieniem obozu. Chodzi przygnębiony, jeżeli nie ma nadziei, natomiast kiedy wiatr zaczyna dmuchać, w jego oczach pojawiają się iskierki radości. Zbiera systematycznie meldunki, dzwoni nieraz bez przerwy, prosi o nie, czasem niemal błaga. Niekiedy wstaje o 3-ej rano, chodzi zamyślony oczekując wiadomości. Natomiast gdy stanie na starcie, spotka go niejeden złośliwy, może nawet nieprzyjemny, ledko malujący się na twarzy uśmieszek. Ale czy on potrafi zmienić kierunek wiatru, ustawić mur halniakowy, wyczarować duże obiecujące „cygaro"?

Przeważająca większość pilotów postawi pytania:

— Jak tam prognoza? Czy dmucha na Śnieżce? Jaki kierunek wiatru?

A Treutler z miną czasem zatroskaną lub wielce mówiącą odpowie:

— Popatrzcie!

Rozłoży mapę i zacznie wyjaśniać. Wtedy otoczą go piloci, będą słuchać i zapytywać. I tym razem nie ma wiele nadziei. Ale były jednak dni odświętne, radosne, kiedy Zygmunta Treutlera nie opuszczał uśmiech. Był wtedy pełen młodzieńczej werwy tak jak piloci — ale wówczas sypały się diamenty.

Bo diamenty to taka „wielka sprawa", którą doceniają nie tylko piloci, ale również mechanicy. Na przykład Wieczorek. Staszek żyje każdym nerwem i myślą o sprzęcie i diamentach, których tak mało jeszcze jego zdaniem zdobyli nasi chłopcy. Na każdym kroku zwraca na wszystko uwagę, wszystkiego osobiście dopatrzy i sam sprawdzi. Jest zadowolony jak dziecko, gdy piloci osiągają wyniki na sprzęcie będącym pod jego opieką. Ale oprócz niego są inni, także niezawodni. Marian Maciejewski z Ostrowa jest dobrym i doświadczonym mechanikiem. Zawsze pełen zapału do pracy i dbałości o sprzęt. Jan Węgrzyniak pracuje już w swym zawodzie od dłuższego czasu i otacza szybowce troskliwą opieką. Z mechaników samolotowych dobry specjalista to Czesław Landau oraz Marian Filipiak, ambitny i sumienny, którego maszyna niemal zawsze pierwsza wychodziła na start.

Od słowa mechanika zależy w poważnej mierze szybkość przygotowania maszyn do lotu. Mechanicy obozu falowego pracowali kolektywnie i gdy było trzeba, potrafili w ciągu kilku-

nastu minut być w drodze na lotnisko. Pokazali oni, że swoją robotę potrafią wykonać szybko i sprawnie. Zespołem mechaników kierował Leopold Kubaczka. Tak więc sprawdziła się zasada, że słowo mechanika nie tylko trzeba ocenić, ale i szanować.

Na starcie ruch. Do lotu przygotowują się Dankowska i Kopicki. Ląduje Gadomska, Gajos, a następnie Jóźwiak. Za chwilę meldują się kierownikowi wyszkolenia Jerzemu Derkowskiemu, który jest bystrym obserwatorem. Kiedy to robi — trudno odpowiedzieć. Bo, gdy staną przed nim piloci — każdemu coś powie, wytłumaczy, coś skrytykuje, przekaże wiele wskazówek.

Latają prawie bez przerwy trzy samoloty. A piloci holujący to nie kto inny jak zawsze uśmiechnięty Zdzisio Przyjemski, drugi poważniejszy to Erazm Kapała, a ostatni — Ostrowiak — Józek Młocek.

Kierownik fali to taki jegomość, który wszędzie wsadzi swój nos, zresztą trudno mu tego zabronić. Tu popatrzy, tam coś burknie, a gdy ma już coś ważniejszego, to z nieśmiertelnym notesem w ręku notuje interesujące go szczegóły. Ale oblicze ma uśmiechnięte i wszyscy mówią: niezły chłopak z tego Świątka.

O piętnastej schodzą ostatnie szybowce. Potem suną powoli do hangaru. Gdy wszystko jest zrobione, popularne „cześć pieśni" i jazda do Jeżowa. Obiad przebiega w domowym nastroju. Między nim a kolacją następuje omówienie lotów. Dopiero po kolacji wyjazd do teatru albo kina. Natomiast wieczorem, już przed samym snem, Zygmunt Treutler jest oblężony i zasypywany pytaniami:

— Dmuchnie jutro, czy nie?

Właściwie wszyscy na to czekają, a między nimi Franciszek Rutkowski. Zrobił już 3 000 m, ale to mało, trzeba uzyskać diament wysokościowy.

Dzisiaj z Inowrocławia otrzymał on list od swych miłych pociech. Jest interesujący, więc przeczytajcie:

Kochany Tatusiu!

„Skreślam parę słów. Jestem zdrowa, czego i Tatusiowi życzę. Kiedy Tatuś przyjedzie? Bardzo tęsknimy za Tatusiem. Uczę się dobrze. W niedzielę jest wywiadówka, mamusia jest wybrana do komitetu. Co dzień wyczekujemy tatusia, a Ninka nie może się doczekać. Mamusia martwiła się mocno, bo Tatuś nie pisał. Czy Tatuś zrobił już wysokość? Niech Tatuś się postara najprędzej zrobić i niech przyjedzie do domu. W grudniu jest głosowanie na dobrych ludzi. Niech Tatuś przyjedzie do tego czasu, żeby oddać głos. Pozdrawiam i całuje Tatusia mocno

Anusia i Jagódka".

Czy można przepuścić okazję uzyskania diamentów, jeżeli były warunki? Jak to? — odpowiecie. Tak długo czekać i zrezygnować? Smutne, ale prawdziwe. Rutkowski wyjechał z fali bez diamentu, mimo, że czekał na niego więcej jak rok, dwa, a może trzy? Ale w tym przypadku to nie jego wina. Takich jak on było wielu.

Właściwie zawsze w życiu obok radości są także smutki. Nie myślcie, że blaskom fali nie towarzyszyły cienie. Zaczęło się bardzo niewinnie. Znaleźli się tacy, którzy zlekceważyli termin zakończenia prac przygotowawczych i w efekcie sprzęt przyszedł „tylko" z 12-dniowym opóźnieniem. Dopiero dzięki inicjatywie pilotów przybyłych na obóz ściągnięto potrzebny sprzęt. Dużo w tej pracy pomógł Aeroklub Wrocławski.

Ci, których to najwięcej zaboli, niech pomyślą o sprawie zasadniczej: diamentów, które mogły być ponad wszelką wątpliwość — nie ma. Minął rok. Straconych i pewnych możliwości nadrobić już niestety nie można — po prostu jesteśmy spóźnieni. Najłatwiej i najlepiej przejść nad całą sprawą do porządku dziennego. Jasne, tego co stracone nie wrócimy, ale pozostaje człowiek posiadający coś do powiedzenia, ponieważ przeżył poważny zawód. Z nim jest trudniejsza sprawa. I o tym trzeba pamiętać.

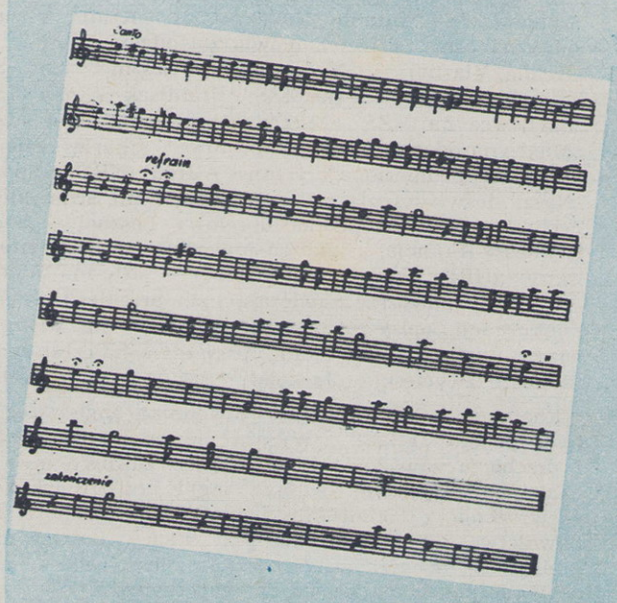
Trzeba sobie powiedzieć, że państwo ludowe wyłożyło dość poważną sumę na falę. Kierownictwo obozu przygotowało mimo wielu trudności — wspaniały atak, który zakończył się niepełnym zwycięstwem. Można tylko dodać, że jedynie wielka wytrwałość pilotów i mechaników nie pozwoliła narastać zniechęceniu i rozgoryczeniu. Ona to kazała wytrwać i czekać do końca. Ale to już w dużej mierze zasługa kadry. Instruktorzy tacy jak Niżnik czy Hardt to ludzie, których nazwiska mówią same za siebie. Gdy dodamy do nich Jerzego Derkowskiego, operatywnego w działaniu, znanego ze swojej pracy lotniczej nie od dzisiaj — to możemy stwierdzić, że kadra była na poziomie, dobrze dobrana i pracująca kolektywnie. Gdy dołączymy jeszcze zaplecze gospodarcze z Czesławem Cnotliwym na czele, energicznym i radzącym sobie dobrze w trudnych sprawach, powiemy, że i ta strona medalu grała. Należy wymienić także felczera Zygmunta Medlikowskiego oraz Ambulans Dentystyczny Nr 10 z lekarzem Barbarą Szuszkiewicz i jej pomocnicą Ziutą Demigiewicz. Praca ich została wysoko wynagrodzona słowami uznania poszczególnych pacjentów.

Trudno nie wspomnieć o poranku autorskim Bohdana Arcta, zorganizowanym przez „Skrzydlatą" dla uczestników fali. Był on oczywiście swego rodzaju okrasą kulturalną. Streszczając się należało by powiedzieć: więcej spotkań z autorami książek lotniczych!

Wybaczcie, że nie pisałem o sukcesach. Moim zdaniem nie było ich wiele w porównaniu z ich możliwościami. Zresztą o ilości diamentów pisano już poprzednio. To samo dotyczy podsumowania, które jest w przygotowaniu. Ja natomiast napisałem o ludziach. Również do pewnego stopnia zależało mi na tym, aby przez marginesowe zwrócenie uwagi na to i owo pobudzić kierownictwo elpeżetowskie do otoczenia w przyszłości większą troską fali, aby polskim skrzydłom przysporzyć blasków, a szybownikom diamentów.

Jeszcze trochę, a przyjdzie kolej i na mnie — myśli Zofia Gadomska oczekując przy „Jaskółce" na start.

W kabinie dwumiejscowego „Bociana" jest przytulnie. Koledzy pomagają w zapięciu pasów ochronnych.



Jedni mają ogródek i króliczki hodują,
drudzy znaczki zbierają pocztowe,
inni znowu po pracy, każdą wolną godzinę,
na rozrywki poświęcą szachowe...

Refren:

A ja
skrzydła swe rozpinam
i w górę — i w wiatr.
A ja
dzień swój zaczynam
sygnałem: „Na start".
Każda chmurka ma tu imię,
ale pilot każdą zna,
bo spacerkiem poprzez chmury,
czy słońce czy też mgła
leci dwoje przyjaciół:
Srebrna „Mucha" i ja.
Leci dwoje przyjaciół:
Srebrna „Mucha" i ja.

Moja miła babunia, w siedemnastej swej wiośnie,
na huśtawce ze strachem siedziała...
Dziś z niej wielki fachowiec, gdy zobaczy szybowiec,
„Wnuczka — mówi — na większym latała".

Refren:

A ja
skrzydła swe rozpinam... itd.

Tylko chłopiec mój stale pretensje ma do mnie
i pod nosem tak mruczy, ponury
„Ej, niełatwa to sprawa, jak z kochaną rozmawiać,
kiedy patrzy na mnie wciąż... z góry".

Refren:

A ja
skrzydła swe rozpinam... itd.

LOTNICZA PRASA ŚWIATOWA o MZS

Podczas, gdy na łamach „Skrzydlatej" temat zawodów w Lesznie został już prawie wyczerpany, w zagranicznie prasie lotniczej jest on ciągle jeszcze aktualny i znajduje żywy oddźwięk. Dotyczy to zwłaszcza pism zachodnich, do których wiadomości z Leszna dotarły ze znacznym opóźnieniem. Pisma te, rozczarowane słabymi wynikami mistrzostw świata w Anglii, obecnie chętnie zamieszczają notatki o zawodach w Lesznie, podkreślając, że była to najciekawsza impreza ubiegłego sezonu szybowcowego w Europie.

Najwięcej, najdokładniej i najbardziej obiektywnie piszą o MZS sami uczestnicy i naoczni świadkowie zawodów. „Skrzydlata" doniosła już o obszernym i bogato ilustrowanym wywiadzie z Marcelle Choisnet-Gohard, zamieszczonym w organie Towarzystwa Przyjaźni Polsko - Francuskiej „Peuples Amis". W ślad za nim poszedł cykl obszernych reportaży i artykułów w węgierskim piśmie „Repüles" w opracowaniu członków ekipy węgierskiej. A oto wykaz dalszych głosów zagranicznych uczestników zawodów: Karel Grepl (CSR, „Kridla Vlasti") — „Międzynarodowe Zawody Szybowcowe", Antonin Novak (CSR, „Kridla Vlasti" — „Doświadczenia z Leszna" oraz „O czym mówią zawody w Lesznie", Jiri Förchtgott (CSR, „Kridla Vlasti") — „Meteorolog w Lesznie", Lad. Smrcek (CSR, „Kridla Vlasti") — „Szybowce na MZS", Frantisek Svinka (CSR, „Kridla Vlasti") — „Szybowce na MZS", Mircea Finescu (Rumunia, „Aviatia Sportiva") — „Międzynarodowe Zawody Sportowe", Charles Ellis (Anglia, „Flight") — „Kurtyna podniesiona", Hanns Alfred (NRD, „Sport und Technik") — „Nasze doświadczenia z Leszna", Hellmuth Schmiedecke (NRD, „Sport und Technik") — „Mój przelot docelowy Leszno — Kielce, 305 km", Lucien Espinasse (Francja, „Aviation Magazine") — „L'invitation polonaise", K. Dewerner (NRD, „Sport und Technik") — „Nie ma tajemnic wśród przyjaciół".

Artykuły powyższe zawierają opis przebiegu zawodów i poszczególnych konkurencji, opisy szybowców oraz osobiste wrażenia autorów. Są one bogato ilustrowane zdjęciami, przy czym najczęstszymi motywami ilustracji są nasze zwycięskie „Jaskółki" oraz radzieckie A-9.

Znamienna jest wypowiedź zawodnika angielskiego, Ellisa, w burżuazyjnym piśmie „Flight". Wyraża się on bardzo pochlebnie o organizacji i przebiegu zawodów i demaskuje złośliwy mit o „żelaznej kurtynie". „Kurtyna to nonsens" — pisze Anglik bez ogródek we wstępie. Znamienne są wrażenia, z jakimi Ellis przyjął do wiadomości fakt, że w Polsce szybownictwo jest dostępne dla wszystkich. „Patrząc na młodych robotników, latających na szybowcach, zrozumiałem pełne znaczenie hasła: „Każdy obywatel polski ma prawo do wypoczynku".

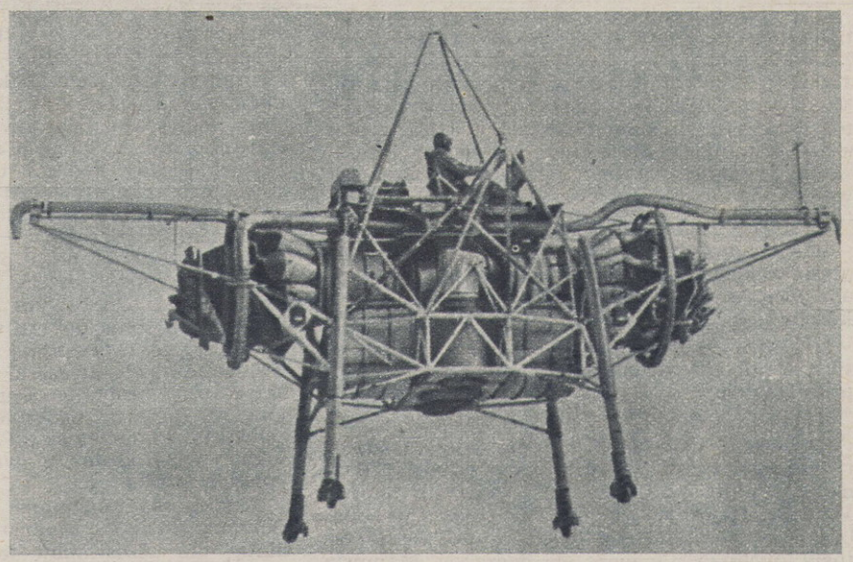
Bardzo szczegółowy jest 3-stronicowy reportaż Espinasse'a w piśmie francuskim „Aviation Magazine". Zawiera on przebieg zawodów, wrażenia członków ekipy francuskiej i analizę wyników oraz opisy szybowców „Hirondelle" (Jaskółka) i A-9. Oceniając szanse zawodników francuskich autor stwierdza, że wystawienie niepełnej ekipy było poważnym błędem, który zaważył na klasyfikacji zespołowej. Krytykuje również sprzęt francuski. „Ilczenko po locie zapoznawczym na Air 102 nazwał nasz szybowiec „Montgolfierem". Aby skutecznie konkurować z „Jaskółkami", trzeba by mieć w Lesznie „Bregueta 901" (najnowszy francuski prototyp laminarny, na którym Pierre zwyciężył w tegorocznych mistrzostwach świata w Camphill przyp. red.).

Pismo szybowników NRD, „Sport und Technik", nie mogąc z braku miejsca zamieścić większej ilości materiałów o zawodach w Lesznie, przygotowuje wydanie specjalnej broszury, wyczerpującej całkowicie ten temat.

Bardziej powściągliwe w wypowiedziach są pisma niektórych państw zachodnich, które nie brały udziału w zawodach i otrzymały wiadomości drogą pośrednią. Wyczuwa się w nich niedowierzenie, niechęć, nie brak błędnych informacji. Zachodnioniemiecki „Der Flieger" nazywa zawody „mistrzostwami wschodniej Europy, do których zaproszono również pilotów Francji i Anglii. Pismo wylicza zawodników NRD, typy szybowców różnych państw oraz konkurencje i wyniki. Zamieszczone zdjęcia przedstawiają szybowce IS-3, „Junius" oraz A-9, który zdaniem „Fliegera" przypomina nieco najnowsze konstrukcje amerykańskie „Schweizera"...

Szwajcarskie pismo „Schweizer Aero Revue" zauważa, że do Leszna nie zaproszono pilotów Niemiec zachodnich oraz USA. „Można by przypuścić, że zawody w Lesznie miały być pewnego rodzaju przeciwwagą dla mistrzostw zachodnich w Camphill" — stwierdza niezbyt przychylnie komentarz redakcyjny. Dalszy ciąg notatki, oparty na źródłach francuskich, przynosi obiektywne dane o przebiegu i wynikach poszczególnych konkurencji. Pismo podkreśla, że piloci polscy już w czasie treningu przed zawodami uzyskali na „Jaskółkach" doskonałe wyniki, w tej liczbie wspaniały rekord szybkości na trasie trójkątnej 100 km — 94 km/godz.

KRONIKA TECHNICZNA



„LATAJĄCE ŁÓŻKO"

WYSOKIE koszty, jakie pociąga za sobą budowa nowoczesnych lotnisk z betonowymi drogami startowymi i licznymi urządzeniami pomocniczymi dla lądowań samolotów szybkich, sprawia, że nad zagadnieniem pionowego startu pracować zaczyna coraz więcej lotniczych specjalistów. Prace ich idą w różnych kierunkach. Jedni budują samoloty zdolne do pionowego startu (pisaliśmy o nich w „Kronice technicznej" w Nr. 36 (166) „Skrzydlatej Polski"), drudzy konstruują zmiennopłaty, inni wreszcie szukają metody, przy pomocy której samoloty szybkie startować mogłyby pionowo bez zmiany swego naturalnego poziomego położenia względem ziemi. Wydaje się to być możliwe w przypadku skierowania strumienia gazów opuszczających silniki odrzutowe pionowo w dół.

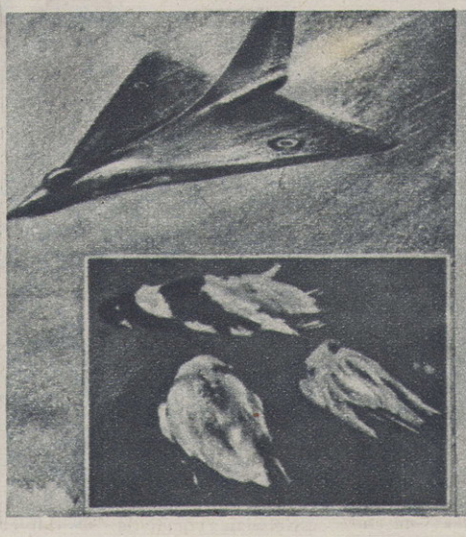
Dla przeprowadzenia praktycznych prób pionowego startu przy pomocy sterowania strumienia gazów z silnika odrzutowego, zbudowane zostało w jednej z angielskich wytwórni silników turboodrzutowych tzw. „latające łóżko", przedstawione na fotografii. Urządzenie to, pozbawione jakichkolwiek płatów nośnych lub wirników, składa się z szkieletu 2 rur stalowych, osadzonego na 4 nogach. W szkielecie tym zabudowane są dwa silniki turboodrzutowe o ciągu 2 270 kG każdy, posiadające rury wylotowe skierowane pionowo w dół. Na wierzchołku urządzenia znajduje się siedzenie pilota. Wy-

ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE

PANOWIE W SKÓRZANYCH PŁASZCZACH

Byli piloci „Lufthansy" trenują zacięcie szczególnie w USA i Wielkiej Brytanii, przed objęciem swoich funkcji w nowej „Lufthansie" montowanej przy pomocy USA.

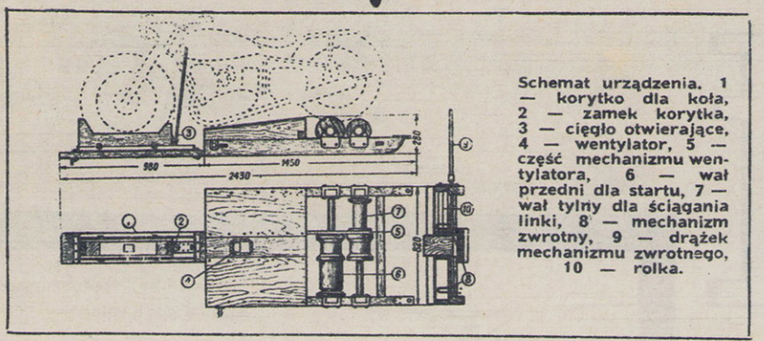
Grupa pilotów z Niemiec zachodnich nie wszędzie spotkała się z entuzjastycznym przyjęciem. Pewna część prasy brytyjskiej, na przykład, ostro zaatakowała przyjazd panów w skórzanych płaszczach podając, że znowu, jak przed 1939 rokiem byli niemieccy piloci wojskowi szkolą się w RAF-ie, by później dokładniej bombardować swoich nauczycieli.



NIEBEZPIECZNE ĆWICZENIA

Brytyjscy piloci pilnie trenują na myśliwcach typu „latające skrzydło". Za cel swoich ćwiczeń obrali małą wysepkę Knechtsand, gdzie żyje pewien gatunek dzikich gęsi. W wyniku ciągłego ostrzeliwania zginęło dotychczas 45 000 ptaków. Protesty angielskich i niemieckich ornitologów nie wiele pomagają, a oprócz ptaków stale przecież zagrożeni są rybacy niemieccy udający się na połowy w pobliżu tej wyspy. O to jednak nikt się nie martwi, a najmniej — dowództwo RAF-u.

TECHNIKA SZYBOWCOWA



Schemat urządzenia. 1 — korytko dla koła, 2 — zamek korytka, 3 — cięgło otwierające, 4 — wentylator, 5 — część mechanizmu wentylatora, 6 — wał przedni dla startu, 7 — wał tylny dla ściągania linki, 8 — mechanizm zwrotny, 9 — drążek mechanizmu zwrotnego, 10 — rolka.

WYCIĄGARKA MOTOCYKLOWA

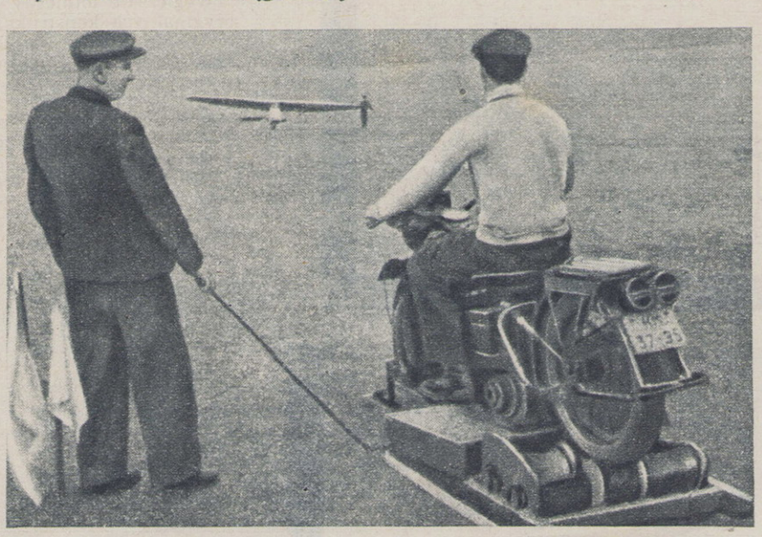
W ciągu sezonu letniego 1954 r. w radzieckim aeroklubie DOSAAF w Symferopolu znalazła zastosowanie do pierwszych, krótkich i niewysokich startów lekkich szybowców szkolnych i do transportu ich po lotnisku — zupełnie nowa metoda. Polega ona na tym, że przy pomocy dość prostej konstrukcji pomocniczej do prac tych użyty został normalny motocykl z silnikiem dużej mocy.

Konstrukcję pomocniczą stanowi drewniana podstawa zawierająca dwa bębny linowe i rolki, z którymi po ustawieniu motocykla na podstawie współpracuje tylne koło motocykla. Na fotografii widzimy podstawę w czasie transportu na start. Fotografia druga pokazuje motocykl na podstawie w czasie ściągania szybowca w miejsce startu. Start szybowca odbywa się z bezpośredniego sąsiedztwa motocyklowej wyciągarki. Lina ciągnąca w odległości kilkuset metrów przełożona jest przez rolkę dla zmiany kierunku liny o 180° (ku wyciągarce).

Wyciągarka ma dwa bębny linowe. Jeden służy do startów, drugi — dla transportu. Zależnie od sytuacji tylne koło motocykla współpracuje z jednym z bębnów.

Początkowo do opisanego urządzenia zastosowano znany motocykl radziecki IŻ-350 cm³, okazał się on jednak nieco za słaby. Wobec tego w dalszych próbach zastosowano motocykl z silnikiem większej mocy i otrzymano rezultaty pozytywne.

R. W.



miary „łóżka" wynoszą: długość 8 m, wysokość 6 m. Ciężar całkowity wraz z paliwem ok. 3 500 kG. Według pierwszych informacji „latające łóżko" wykonało już szereg pionowych startów do wysokości 8 m. W czasie jednego z lotów próbnych, trwających do 10 minut, aparat wykonywać miał nawet niewielkie rundki. Lądowania następowały bez trudności.

Oceniając „na oko" opisane urządzenie trudno jest wyzbyć się obaw co do jego stateczności w powietrzu. „Latające łóżko" jest niewątpliwie pierwszym przejawem nowych rozwiązań konstrukcyjnych, które w przyszłości zrewolucjonizują być może całe lotnictwo, samo w sobie jest jednak z pewnością sprzętem niebezpiecznym, przeznaczonym do bardzo ostrożnych badań na małej wysokości. Pamiętajmy jednak, że śmigłowce jeszcze nie tak dawno znajdowały się na podobnym etapie rozwojowym, a mimo to doszły dziś do zadziwiająco wysokiego poziomu technicznego.

NIEBEZPIECZEŃSTWO PRĘDKOŚCI

W większości przypadków przekraczanie prędkości dźwięku przez samoloty szybkie odbywało się dotychczas na wysokościach dość znacznych. Obecnie jednak zaczynają się powtarzać coraz częściej loty z prędkością naddźwiękową w pobliżu ziemi. I tak np. przekraczanie prędkości dźwięku przez samoloty odrzutowe w locie nurkującym, wywołujące efektowne zjawisko akustyczne, stanowi nierzadko główny punkt programu w pokazach lotniczych. Mało znanym jest fakt, że pokazy takie mogą się stać niebezpieczne dla organizmu ludzkiego.

Przeprowadzone badania wykazały, że samolot lecący z liczbą Macha Ma — 1.5 na wysokości ok. 300 m (odpowiada to w przybliżeniu prędkości V — 1 800 km/h) może wywołać falę uderzeniową napierającą na spotkane przeszkody z ciśnieniem ok. 50 kG/m². Ciśnienie takie jest niebezpieczne, gdyż już ciśnienie dynamiczne 20 kG/m² (odpowiadające dźwiękowi o sile 160 decybeli) może wywołać trwałe uszkodzenie organu słuchu u człowieka. 140 decybeli wywołuje ból ucha, a 120 decybeli powoduje nieprzyjemne uczucie.

R. W.

Szybownictwo ZAGRANICĄ

CZECHOSŁOWACJA. w ramach regionalnych zawodów szybowcowych w Usti, pilot Jindra Pausowa ustaliła na dwumiejscowym szybowcu „Kmotr" krajowy rekord kobiecy wysokości w klasie dwumiejscówek, 5600 m. W dwa tygodnie później latając nad zboczem na tym samym szybowcu i z tą samą pasażerką, ustaliła ona kobiecy rekord długotrwałości, 6 h 25 min., poprzednio w Czechosłowacji nienotowany. Warto przypomnieć, że szybowiec „Kmotr", produkcji zakładów lotniczych w Gottwaldowie, posiada miejsca załogi umieszczone obok siebie.

(„Kridla Vlasti")

CZECHOSŁOWACJA. Znany szybownik i meteorolog w jednej osobie, Ladislaw Haza, uzyskał w dniu 8. 9. ub. r. doskonały wynik w locie wysokościowym na szybowcu dwumiejscowym z pasażerem. Osiągnął on wysokość absolutną 8935 m oraz przewyższenie 7890 m, bijąc za jednym zamachem dwa rekordy krajowe. Lot wykonany został na fali we Vrchlabi, tj. na południe od Śnieżki, przy wietrze północnym.

Haza znany jest szybownikom polskim jako uczestnik pierwszych powojnie krajowych zawodów szybowcowych na Żarze w r. 1948. Już wówczas uchodził on za specjalistę w lotach wysokościowych i był rekordzistą swego kraju w tej konkurencji.

(„Kridla Vlasti")

ANGLIA. Christopher Wills uzyskał nad szybowiskiem londyńskiego klubu szybowcowego w Dunstable wysokość 5200 m. Jest to największa wysokość, jaką uzyskano w Anglii w r. 1954, włączając w to również mistrzostwa świata w Camphill. Również w roku 1953 wysokość równorzędną uzyskano tylko raz. Jak widać, w Anglii diamenty wysokościowe należą do rzadkości.

(„Aeroplane")

NRD. Werner Sydow, radioreporter rozgłośni w Magdeburgu, odwiedził jednostkę szybowcową organizacji GST na lotnisku i przeprowadził ciekawy radioreportaż. M. in. udało się zabudować instalację magnetofoniczną na dwumiejscowego „Pionyra", dzięki czemu Sydow mógł się podzielić z radiosłuchaczami swoimi bezpośrednimi wrażeniami z lotu pasażerskiego. W dwie godziny później reportaż został nadany przez rozgłośnię magdeburską.

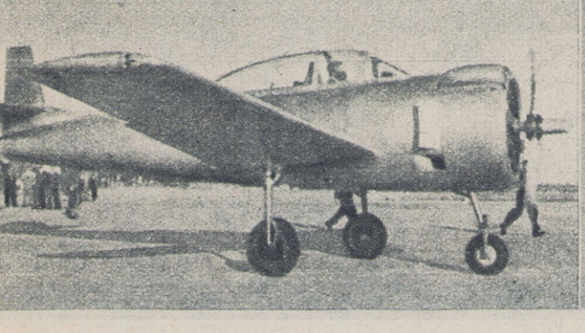
Również filmowcy interesują się szybownictwem. Werner Peters, najulubieńszy aktor NRD, odwiedził szybowisko w Schönhagen, spędził cały dzień z pilotami GST, a nawet latał na „Pionyrze". W czasie urlopu Peters zamierza przejść normalne wyszkolenie szybowcowe i wziąć udział w nakręcaniu filmu naukowego o szybownictwie.

(„Sport und Technik")

NRD. Szybownicy GST w miejscowości Burg zbudowali własnym przemysłem wyciągarkę, wykorzystując do tego celu samochód osobowy z silnikiem o mocy 85 KM. Cenną zaletą nowej wyciągarki jest jej zdolność poruszania się o własnych siłach, jak normalny samochód. Po zajechaniu na start wystarczy założyć podstawki pod koła i można rozpocząć rozwijanie linki.

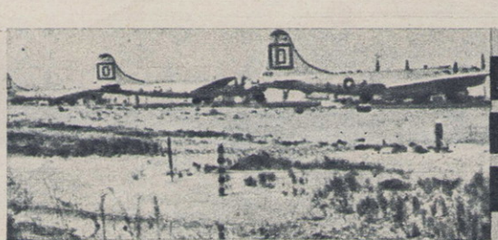
(„Sport und Technik")

ZASŁUŻONY „HISZPAN"



„Zacny" prof. W. Messerschmitt zbudował w Sevilli wojskowy samolot treningowy wyposażony w 2 k-my i 4 bomby po 50 kG. Okazuje się przy tym, że pierwsze loty samolot ten wykonał w grudniu 1953 roku.

Oficjalnie samolot nazywa się HA-100 (Hispana Aviacion) i jest, jak podaje prasa hiszpańska, dumą „rodzimego" przemysłu. Najmniej dumni są na pewno robotnicy i chłopi hiszpańscy, którzy do dziś dnia nie mogą zapomnieć i Dornierów i Messerschmittów z czasów wojny domowej.



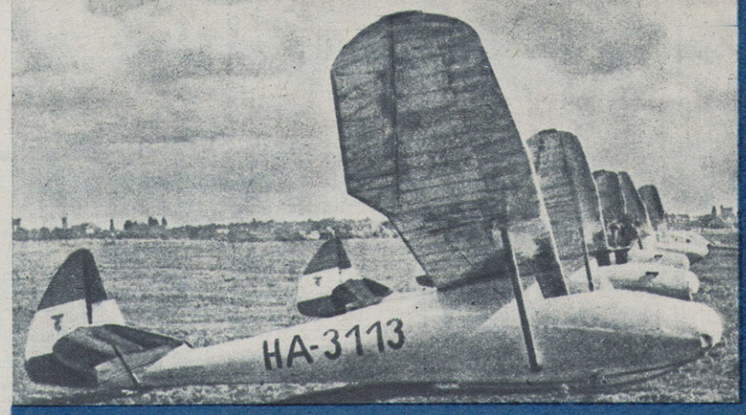
CO SŁYCHAĆ W MAROKU

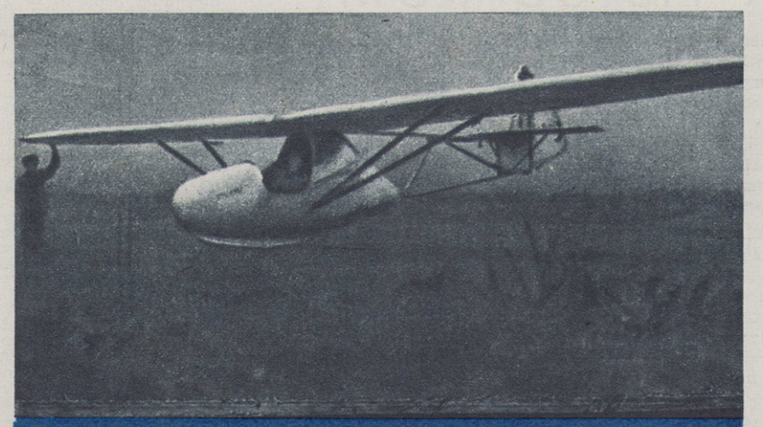
Czasopismo „France Nouvelle" pisze: „Marokańczyk idąc rano do pracy nie jest nigdy pewny, czy wróci do domu". Dzieje się to na skutek szalejącego terroru od czasu gdy Francja zmuszona była podporządkować się amerykańskiej polityce wojennej. Od roku 1941 trwa tutaj rozbudowa baz wojskowych.

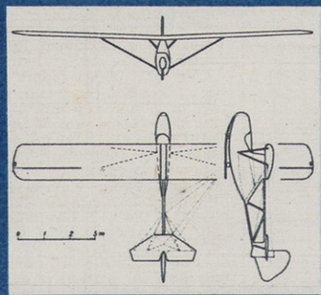
Ludność pędzona jest do prac przy budowie lotnisk i składów amunicji. We „francuskim" Maroku rządzą dzisiaj wyłącznie Amerykanie. Pięć ogromnych lotnisk, cztery bazy atomowe liczą 40 000 ludzi... „Naród Maroka musi wytężyć wszystkie siły, aby terror policyjny został zlikwidowany i by kraj nasz był wolny" — brzmi odezwa Komunistycznej Partii Maroka. I żądania te popierają wszyscy ludzie pracy na całym świecie.

Szybowce WĘGIERSKIE

Mgr inż. JUSTYN SANDAUER



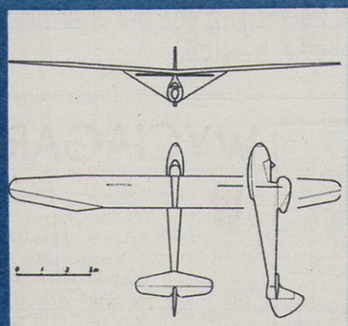




1. „Vöcsök" (Nurek) — jednomiejscowy szybowiec szkolny.

Dane techniczne:

rozpiętość	— 11,6 m
długość	— 6,0 m
pow. nośna	— 15,0 m²
ciężar w locie	— 185 kG
minim. opadanie	— 0,95 m/sek



3. „Pilis" — jednomiejscowy szybowiec treningowy.

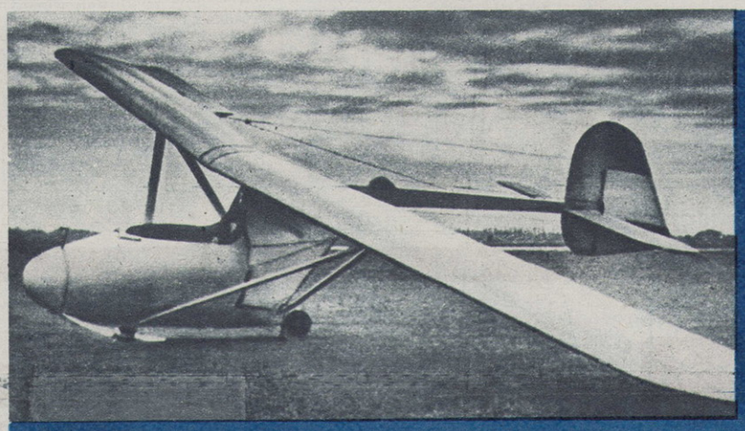
Dane techniczne:

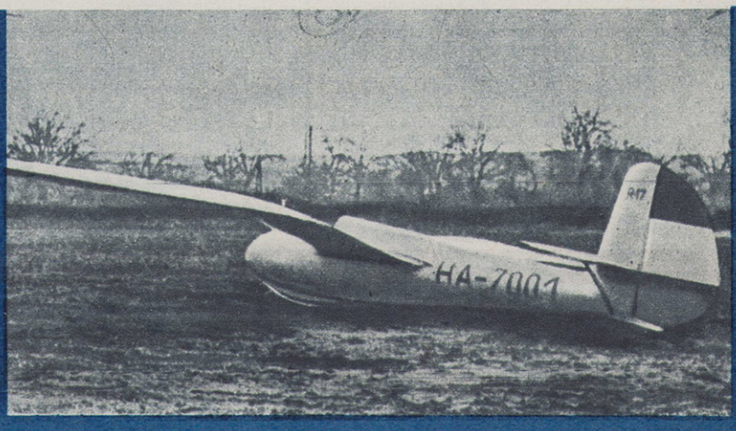
rozpiętość	— 13,6 m
długość	— 6,6 m
pow. nośna	— 15,7 m²
ciężar w locie	— 225 kG
maks. doskon.	— 20
minim. opadanie	— 0,9 m/sek
dopuszcz. maks. prędk. lotu ślizg.	— 190 km/h

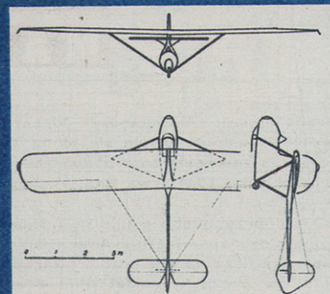
WYSOKI poziom sportu szybowcowego w Węgierskiej Republice Ludowej, zadokumentowany ostatnio zdobyciem przez Göyrgi Mezö 2-go miejsca w punktacji indywidualnej na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Lesznie, jest w dużym stopniu rezultatem szerokiej bazy technicznej jaką stworzył węgierski przemysł lotniczy.

Węgierskie lotnictwo sportowe może poszczycić się szeregiem oryginalnych konstrukcji szybowcowych, które zarówno swymi wysokimi wartościami lotnymi, jak i doskonałym wykonaniem warsztatowym zasługują ze wszech miar na zainteresowanie szybowników polskich. Chociaż oglądane przez nas na MZS „Junius-18", „Futar" i „Super-Fergeteg" są czołowymi węgierskimi szybowcami wyczynowymi i pozwalają w dużym stopniu na wyrobienie sobie poglądu o bieżącym stanie węgierskich konstrukcji, nie dają jednak jeszcze ich pełnego obrazu.

Niżej opisane szybowce i ich dane techniczne zostały wybrane z czasopisma węgierskiego „Repüles" i katalogów firmowych. Dane odnośnie doskonałości i minimalnej prędkości opadania są przeważnie wartościami obliczeniowymi.



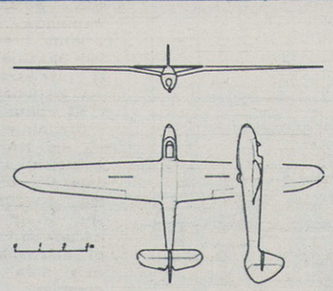




2. „Lepke" (Motyl) — jednomiejscowy szybowiec szkolno-treningowy.

Dane techniczne:

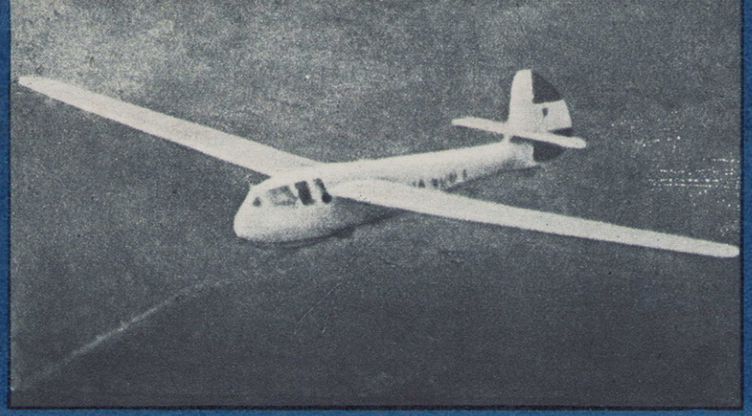
rozpiętość	— 10,0 m
długość	— 6,0 m
pow. nośna	— 12,8 m²
ciężar w locie	— 160 kG
maks. doskon.	— 16
minim. opadanie	— 0,95 m/sek

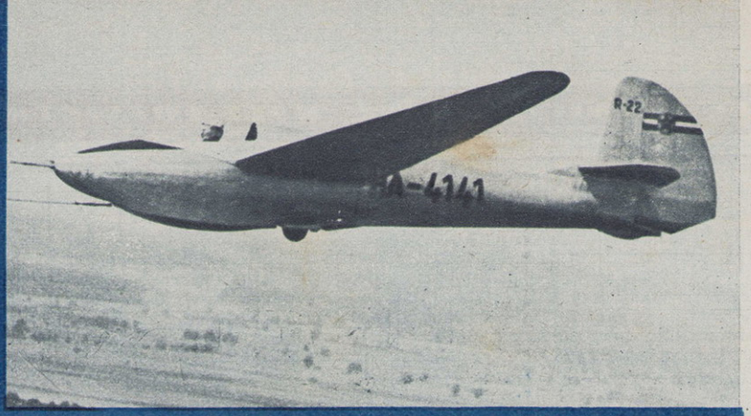


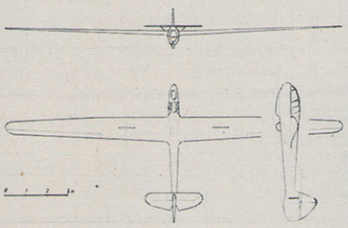
6. „Moka" (Żart) — jednomiejscowy szybowiec akrobacyjny.

Dane techniczne:

rozpiętość	— 13,0 m
długość	— 6,5 m
pow. nośna	— 16,0 m²
ciężar w locie	— 270 kG
maks. doskon.	— 23
minim. opadanie	— 0,85 m/sek
dopuszcz. maks. prędk. lotu ślizg.	— 400 km/h



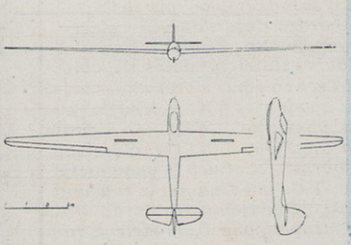




4. „Futar" (Goniec) — jednomiejscowy szybowiec wyczynowy.

Dane techniczne:

rozpiętość	— 15,8 m
długość	— 6,5 m
pow. nośna	— 13,5 m²
ciężar w locie	—260 kG
maks. doskon.	— 33
minim. opadanie	— 0,67 m/sek
dopuszcz. maks. prędk. lotu ślizg.	—220 km/h



5. „Junius 18" (18 czerwiec) — jednomiejscowy szybowiec wyczynowy.

Dane techniczne:

rozpiętość	— 15,8 m
długość	— 6,8 m
pow. nośna	— 13,5 m²
ciężar w locie	—306 kG
maks. doskon.	— 27
minim. opadanie	— 0,75 m/sek
dopuszcz. maks. prędk. lotu ślizg.	—220 km/h

„Vöcsök" jest odpowiednikiem naszego „ABC" z kabinką. Przez oprofilowanie przedniej części kadłuba kratowego uzyskano poważne zmniejszenie oporu. Wynikające stąd małe opadanie szybowca jest bardzo korzystne z punktu widzenia ekonomii szkolenia.

„Lepke" jest odpowiednikiem naszej „Salamandry". Jest to konstrukcja nowoczesna, o kadłubie belkowym usztywnionym 4-ma cięgnami, wyposażona w kółko transportowe. Przy demontażu skrzydła składają się do tyłu.

Pomimo dużej różnicy jaka dzieli **„Pilis"** od „Muchy", szybowiec ten spełnia analogiczną rolę, będąc podstawowym sprzętem treningowym. „Pilis" jest konstrukcji całkowicie drewnianej, o charakterystycznym obrysie skrzydła z wystającymi lotkami.

Na szybowcu **„Futar"** startowali szybownicy węgierscy w Zawodach Państw Demokracji Ludowych na Żarze w r. 1949 i szybownicy rumuńscy na MZS w Lesznie. Ten do niedawna czołowy szybowiec węgierski, został zdystansowany przez nowszy „Junius-18". Z cech charakterystycznych „Futara" należy wymienić oryginalny kształt przodu kadłuba (limuzynka), składane do tyłu skrzydła i składane do góry usterzenie wysokości.

Podana w opisie technicznym doskonałość jest prawdopodobnie wartością obliczeniową świadczącą o małym „realizmie" konstruktorów.

„Junius-18" jest w chwili obecnej standartowym węgierskim szybowcem wyczynowym. Jego pierwszą wersję oglądaliśmy w Polsce w roku 1952 w Bielsku, gdzie pilot G. Mezö wylądował po przelocie z Budapesztu. Charakterystyczną cechą tego szybowca jest mała wysokość przodu kadłuba, uzyskana dzięki poprowadzeniu wszystkich napędów w kabinie obok pilota (a nie pod nim), co pozwoliło na obniżenie siodełka aż do listwy kilowej. „Junius-18" jest wyposażony w klapy umożliwiające ciaśniejsze krążenie i zmniejszające prędkość lądowania.

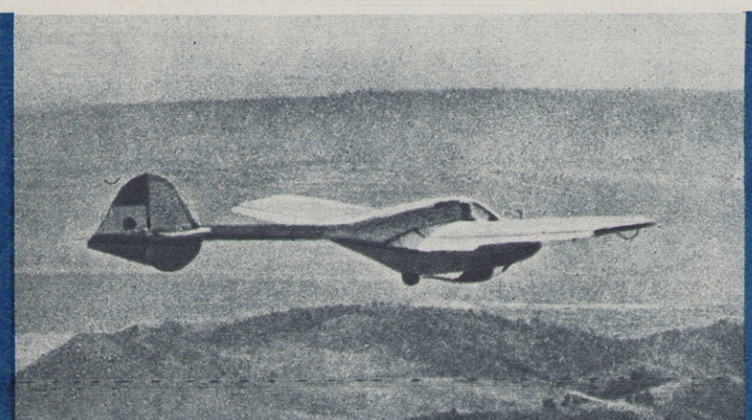
Druga wersja szybowca „Junius-18", którą ujrzeliśmy na MZS w Lesznie, różni się nieco od wersji pierwszej. Zostały w niej skasowane klapy, znikły zastrzały statecznika wysokości, przód kadłuba przybrał kształt bardziej wydłużony i uległo zmianie wyposażenie kabiny. Jeden z szybowców został ponadto wyposażony w 5 zbiorników wodnych (4 w skrzydłach i 1 w kadłubie) o łącznej pojemności ponad 60 litrów. Pełny balast wodny powiększa obciążenie powierzchni nośnej o około 5 kG/m², co przy dobrych warunkach termicznych pozwala na osiąganie większych prędkości przelotowych.

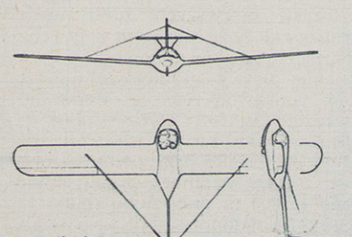
O wysokich własnościach lotniczych szybowca „Junius-18" świadczą doskonałe wyniki pilota G. Mezö.

Cechą charakterystyczną szybowca **„Moka"** jest zwartość konstrukcji (specjalnie pożądana dla szybowca akrobacyjnego). Zwraca uwagę małe obciążenie powierzchni nośnej — 17,0 kG/m² jak również zastosowanie wiatrochronu zamiast limuzynki.

„Koma" jest szeroko rozpowszechnionym szybowcem służącym do szkolenia na dwusterze. Ze względu na układ miejsc obok siebie (bez przesunięcia) przód kadłuba posiada duży przekrój. Tył kadłuba jest konstrukcji belkowej, usztywnionej dwoma cięgnami. Szybowiec jest wyposażony w klapy. Przy demontażu skrzydła składają się do tyłu.

DOKOŃCZENIE NASTĄPI

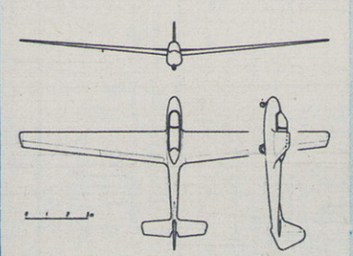




7. „Koma" (Przyjaciel) — dwumiejscowy szybowiec szkolno-treningowy.

Dane techniczne:

rozpiętość	— 14,0 m
długość	— 6,75 m
pow. nośna	— 18,0 m²
ciężar w locie	—320 kG
maks. doskon.	— 20
minim. opadanie	— 0,90 m/sek



8. „Ifjusag" (Młodość) — dwumiejscowy szybowiec szkolno-treningowy.

Dane techniczne:

rozpiętość	— 15,0 m
długość	— 7,5 m
pow. nośna	— 18,4 m²
ciężar w locie	—455 kG
maks. doskon.	— 20,6
minim. opadanie	— 1,0 m²sek
dopuszcz. maks. prędk. lotu ślizg.	—200 km/h

NOWY ROK, NOWE ZADANIA

W nowym roku każdy obiecuje sobie inaczej się uczyć i pracować. Inaczej — to znaczy lepiej i wydajniej. My też zaczęliśmy inaczej — w nowym formacie i układzie. Oto przed nami dwie duże stronice, gęściutko zadrukowane. Będą naszym doradcą, trybuną naszych spraw przez cały rok 1955. Czy wystarczą nam te dwa arkusze papieru co tydzień? Na pewno nie. Dlatego poświęcać je trzeba tylko sprawom najważniejszym, związanym ze sportem, z wyczynem i techniką małego lotnictwa. Dlatego trzeba usilnie starać się o pismo wyłącznie modelarskie, by mogły być tam poruszane wszystkie zagadnienia, ze szkoleniowymi włącznie. Od dłuższego czasu czynione są co prawda starania o własne, modelarskie czasopismo, jednak wyników tych starań jeszcze nie widać. Może najbliższe miesiące nowego roku przyczynią się do narodzin tego pisma?!

Oprócz czasopism potrzebujemy dużo, bardzo dużo dobrych książek. Zapowiedzi wydawnicze MON-u i Wydawnictw Komunikacyjnych nie przyniosą co prawda spodziewanej, dużej ilości tytułów, ale obiecują takie wartościowe książki, jak: „Technologia materiałów modelarskich" (MON), „Zdalne sterowanie modeli" (WK), „Modele na uwięzi" (MON), „Projektowanie modeli szybowców" (WK)... no i chyba to wszystko, bo resztę zachowano na lata 1956 i 57. Wymienione książki mogą się ukazać jednak (przy dobrych chęciach wydawnictw oczywiście) dopiero w końcu tego roku. Tak więc na razie musimy pocieszyć się świeżo wydanymi książkami: „Budujemy silniki do modeli latających" — II wydanie znacznie uzupełnione i „Modele z ruchomymi skrzydłami". Omówienie tych nowości trzeba jednak pozostawić recenzentom, którzy oby tylko w roku nowym bardziej starannie omawiali książki, a nie bawili się w szablonowe streszczenia prac, których już nie ma.

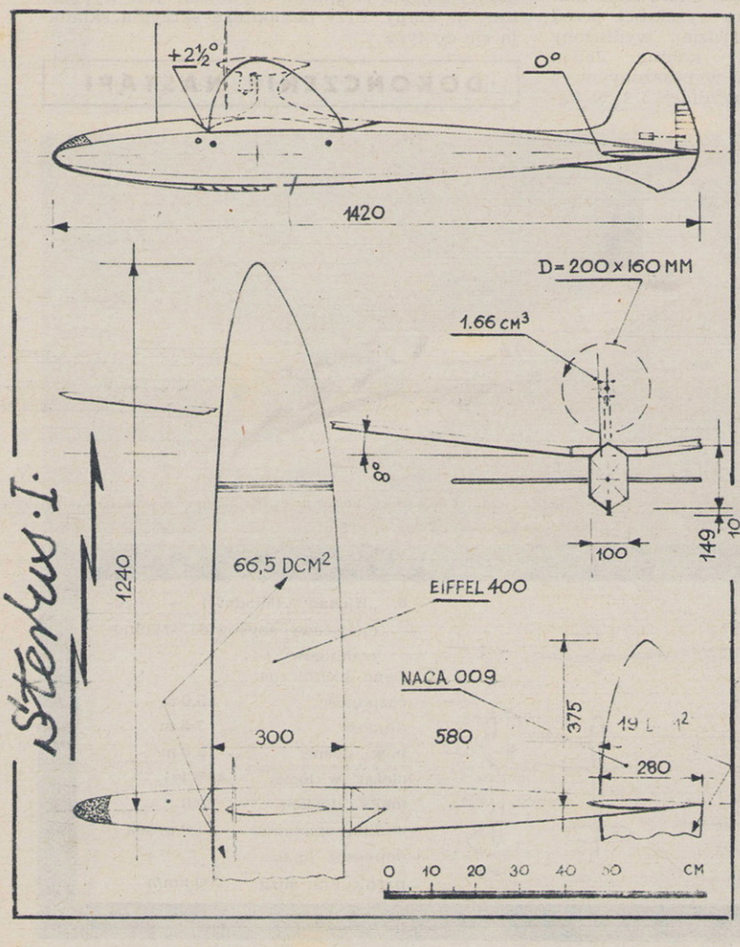
Dość o książkach, które są przecież tylko jednym ze środków powiększania naszych kwalifikacji. Sama teoria zawarta w książkach i czasopismach nie wystarcza przecież, by osiągnąć sukcesy na zawodach, by móc reprezentować nasz sport zagranicą, by ustalać rekordy... nawet krajowe.

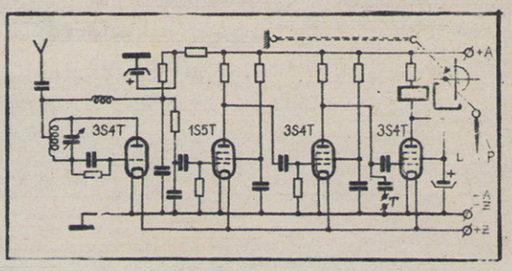
Do tego potrzebny jest mądry plan zaopatrzenia modelarni LPŻ. I to nie połówkowy czy ćwiartkowy, a całkowity, tak, by zaspokajał potrzeby początkujących i wyczynowców. Nie wątpimy, że plan taki istnieje i od godziny 0,01 w noc Sylwestrową już jest konsekwentnie realizowany.

Wyliczać można by jeszcze dużo potrzeb, ale nie czynimy tego, gdyż jesteśmy przekonani, że i budżety odpowiednie zostały przewidziane i plany sporządzone, no bo przecież pracujemy już w Nowym — 1955 roku, a źle go zaczynać nie chcemy.

Do wszystkich naszych starych — tych 11-letnich i nowych współpracowników zwracamy się z koleżeńskim apelem, by jak najczęściej zabierali głos w tym dziale, no i by starali się pracować coraz lepiej i wydajniej, by w końcu tego młodziutkiego obecnie roku można było powiedzieć, że był lepszy od poprzedniego. A tylko od nas samych to zależy.

ANTONI AWIS





STERUS-1

MODEL i kompletna aparatura sterująca zostały wykonane przez **zespół LPŻ — Warszawa** w składzie: **Julian Falęcki, Zenon Korsak i Janusz Wojciechowski**, przy **współpracy modelarzy sekcji telemechaniki Młodzieżowego Domu Kultury w Warszawie.**

Model konstrukcji mieszanej: balsa — sosna. Kadłub: rozpórkowy z sosny 5 × 5 mm. Skrzydła: jednodźwigarowe (dźwigar C-owy), dzielone (łącznik duralowy 1,5 × 15 mm i rurka preszpanowa 8 mm). Statecznik poziomy: z balsy i sosny, dzielony. Spód kadłuba od przodu kryty sklejką 0,8 mm. Boki przedniej części kadłuba wypełnione balsą 5 mm. Kadłub pokryty papierem 3-krotnie cellonowanym. Przednia górna część kadłuba odejmowana — zamocowanie gumą 1 × 4 mm. Nos modelu z klocka lipowego 60 × 80 × × 90 mm. Skrzydła przymocowane do sworzni kadłuba na krzyż za pomocą 6 pierścieni gumowych 1 × 4 mm. Środkowa część płata wzmocniona pokryciem z kartonu rysunkowego. Płoza ze sklejki 5 mm, z amortyzatorem bambusowym. Skrzydła i steteczniki pokryte papierem „sulfit" i 3-krotnie cellonowane. Końce skrzydeł zwichrzone geometrycznie i aerodynamicznie.

Osprzęt radio-elektryczny: Nadajnik — prosty jednolampowy, samowzbudny, pracujący na fali nośnej w układzie przeciwsobnym. Pasmo 10 m. Lampa: podwójna trioda DCC 90. Napięcie anodowe — 120 V, prąd anodowy (przy naciśniętym kluczu) — 25 mA. Antena — pręt pionowy 1 250 mm. Nadajnik umieszczony w pudle metalowym mieszczącym również zasilanie, klucz i 3,0 m przewodu. **Odbiornik** — czterolampowy, pracujący w układzie superreakcji z samowygaszaniem, w paśmie 10 m. Odbiornik wyróżnia się tym, że jest wykonany całkowicie z części łatwo dostępnych w kraju, prosty w wykonaniu, łatwy do uruchomienia i regulacji oraz jak wykazały próby, całkowicie pewny w działaniu. Osiągnięto to przez użycie innej niż jest powszechnie stosowana, zasady pracy odbiornika. W odbiorniku (patrz schemat) własny szum superreakcji jest wzmocniony i doprowadzony do siatki ostatniej lampy, którą w normalnym przebiegu „zatyka" (prąd w obwodzie anodowym tej lampy 0,1—0,3 mA).

Z chwilą, gdy odbiornik otrzyma sygnał z nadajnika, szum superreakcji wygasa i lampa zaczyna przewodzić. Krótki impuls prądowy jest przy tym tak duży (3,5—6 mA), że pozwala na umieszczenie bezpośrednio w obwodzie anodowym ostatniej lampy — elementu sterującego z pominięciem czułego przekaźnika, będącego zawsze źródłem kłopotów i niepewności. Pozwoliło to jednocześnie wyeliminować ciężar baterii zasilających mechanizm sterujący. Odbiornik waży 180 G, jest ustawiony na płytce aluminiowej 1,5 mm i obudowany całkowicie osłoną z celluloidu. Odbiornik jest umieszczony w kadłubie i obłożony gąbką gumową — amortyzatorem. Antena — pręt pionowy 250 mm.

Autor podczas prób z modelem „Sterus-1".

Zasilanie. Do normalnej pracy odbiornik potrzebuje 60 V napięcia anodowego, niemniej — pracuje pewnie nawet przy 42 V. Żarzenie: 1,5 V. Pobór prądu: prąd anodowy. Bez sygnału — 5 mA, z sygnałem — 10 mA, prąd żarzenia — 175 mA.

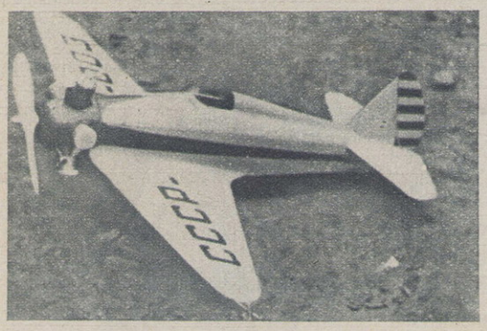
Wymienne zasobniki na baterie są zabudowane w kadłubie modelu. Składają się one z pomieszczenia dla baterii anodowej (67,5 V) umieszczonego w środku ciężkości modelu, dwóch zasobników dla połączonych równolegle ogniw okrągłych 1,5 V w przodzie modelu, dwóch zasobników dla ogniw okrągłych 1,5 V w tyle modelu, tuż za baterią anodową i zasobnikiem dla baterii 4,5 V (płaskiej) umieszczonym pod krawędzią natarcia płata. Wszystkie przewody są doprowadzone do „rozdzielni", znajdującej się w przedziale odbiornika, pozwalającej na dowolne i łatwe połączenia źródeł zasilania. Odbiornik (całość) jest wyjmowany, a łączy się go z modelem za pomocą 6 różnokolorowych przewodów doprowadzonych do „rozdzielni".

Oblatanie i regulacja modelu. Model waży w locie wraz z aparaturą 1 750 G, tzn. obciążenie jednostkowe całkowitej powierzchni nośnej wynosi około 20 G/dcm². Model jest stateczny, ma dużą prędkość i szczególnie nadaje się do lotów przy silnym wietrze. Średni czas lotu z holu 50 m — 80 sek. bez wpływu termiki. W czasie pierwszych prób model wykazywał duże ślizgi przy wychyleniach steru kierunkowego. Przez dodanie płetwy grzbietowej osiągnięto poprawną reakcję. Model jest wyważony w 40% cięciwy płata.

Sprawdzony zasięg działania aparatury w terenie przy pełnej sprawności i max. zmianach prądu anodowego — 800 m przy ziemi (max. zasięgu nie badano).

Odbiornik po odpowiednich zmianach równie sprawnie pracuje na częstotliwościach 86 MHz i 144 MHz.

inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI

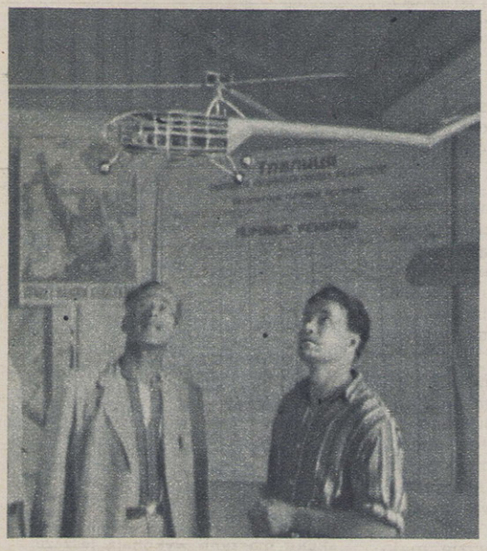


Model redukcyjny na uwięzi samolotu UT-1, wykonany przez Leonida Łanina z Moskwy.

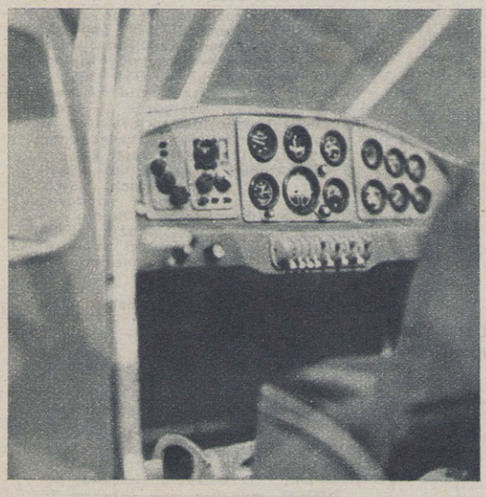
MODELE REDUKCYJNO LATAJĄCE W ZSRR

Feliks Pawłowicz

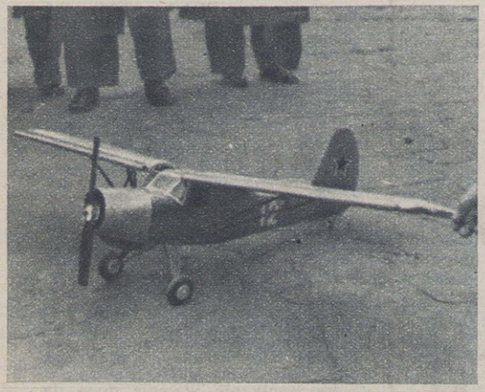
Model redukcyjno-latający samolotu „Jak-12", wykonany przez J. Sokołowa. Ciężar 1,5 kG, silnik 2,5 cm³.



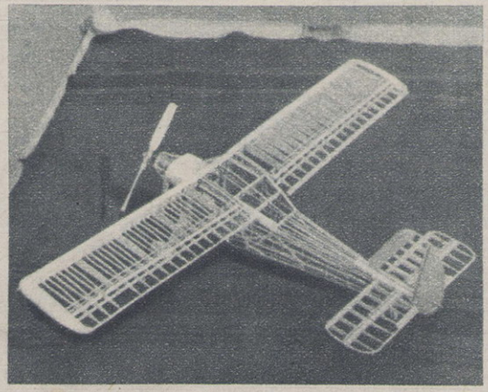
W jednej z modelarni lotniczych na Ukrainie: model redukcyjny śmigłowca.



Wnętrze kabiny modelu redukcyjnego na uwięzi samolotu „Jak 12 R", wykonanego przez Leonida Łanina.



Oto „Jak 12 R" w całej swej miniaturowej okazałości. Model ten wzbudza ogólne zainteresowanie dla swego pięknego wykonania.



A tutaj — „Jak 12 R" jeszcze w trakcie budowy. Precyzja konstrukcji i wierność detali zupełnie jak w dużym „Jaku".

PODCZAS pobytu na III Międzynarodowych Zawodach w Moskwie starałem się zapoznać z osiągnięciami modelarzy radzieckich, zajmujących się modelami redukcyjno-latającymi. Przyznać trzeba, że o modelarstwie redukcyjnym w ZSRR do tej pory mieliśmy szczupłe wiadomości, zresztą spowodowane może tym, że u nas ten dział modelarstwa jest jeszcze mało popularny. Raczej modelarstwo wyczynowe i jego osiągnięcia w Związku Radzieckim było szerzej omawiane na łamach „Skrzydlatej". Zawdzięczając materiałom otrzymanym od radzieckich kolegów: rekordzisty międzynarodowego S. Malika i posiadacza pucharu im. Możajskiego — L. Łanina, pragnę podzielić się otrzymanymi informacjami z wszystkimi Czytelnikami „Skrzydlatej Polski".

Modelarstwo redukcyjne traktowane jest w Związku Radzieckim na równi z innymi działami modelarstwa lotniczego. Na dorocznych Wszechzwiązkowych Zawodach Modeli Latających rozgrywane są cztery konkurencje: o puchar im. Ciołkowskiego, Niestierowa, Popowa oraz im. Możajskiego. Puchar im. Ciołkowskiego przewidziany jest za najlepszy model o napędzie odrzutowym, Popowa — za model zdalnie sterowany, Niestierowa — za model akrobacyjny na uwięzi oraz puchar im. Możajskiego — za najlepszy model redukcyjno-latający. Każda podkategoria tej klasy modeli posiada swój regulamin, a najbardziej surowy jest regulamin dla modeli redukcyjnych na uwięzi. Dla tych modeli dopuszczalne są odchylenia jedynie w średnicy śmigła, jego kształcie oraz do mniej lub więcej wystającego nazewnątrz silniczka. Wymagane natomiast jest krycie szkieletu modelu jak w samolocie oryginalnym danego typu, a więc miękkie i sztywne, zachowanie oryginalnej ilości żeber, dźwigarów itd., o ile one uwydatniają się spod pokrycia. Profil płata i usterzenia musi być też zachowany jak w oryginale. Wewnętrzne urządzenie kabiny powinno odpowiadać rzeczywistości, i o ile jest zamknięta, musi mieć otwierane drzwi.

Modele redukcyjno-latające niekoniecznie muszą mieć oryginalny profil płata, mogą posiadać np. nośny profil usterzenia, zwiększony wznios płatów oraz zwiększoną powierzchnię usterzenia poziomego. Modele redukcyjne o napędzie gumowym mogą posiadać w miarę potrzeby wyższe podwozie, całe miękkie pokrycie. Nie jest też konieczne wykończenie wewnętrzne kabiny. W modelach redukcyjnych o napędzie silnikowym bierze się pod uwagę prawidłowość startu, lotu oraz lądowania, przy czym czas lotu nie jest brany pod uwagę. Oczywiście, że w punktacji jest brane pod uwagę wykończenie modelu oraz podobieństwo do oryginału. Przy ocenie lotu modelu o napędzie gumowym bierze się pod uwagę też czas lotu.

Oczywiście, że te wymagania, choć wysokie w stosunku do modeli redukcyjnych, leżą w możliwościach modelarzy. Przede wszystkim modelarze mogą nabyć po niskiej cenie w wolnej sprzedaży kilka typów silniczków, z których najbardziej popularnym jest CAMŁ-50, całkowicie odpowiadający celom modelarstwa redukcyjnego. Poza tym Centralne Laboratorium Modelarstwa Lotniczego przy KC DOSAAF wydaje dokładnie opracowane plany modeli redukcyjnych w formie materiałów informacyjnych. Ostatnio wydane zostały plany samolotu „Jak-18" i „Jak-12R". Plany te opracowane przez S. Malika są tak dokładne, że na ich podstawie można wykonać muzealny model redukcyjny, włącznie z najbardziej szczegółowym wykończeniem kabiny.

Modelarz budujący model danego typu samolotu ma możność osobistego z nim zapoznania się na lotnisku Aeroklubu DOSAAF, gdzie ma otwarty wstęp i możność oglądania samolotu (włącznie z wykonaniem notatek). Lotnisko jest więc udostępnione dla „małego lotnictwa". Większe ośrodki modelarskie posiadają własne boiska dla modeli na uwięzi. Oczywiście, że wszystko to znacznie ułatwia modelarzom pracę, a z drugiej strony wpływa na popularyzację modelarstwa redukcyjnego. Jak popularne w Związku Radzieckim jest modelarstwo redukcyjne może być fakt, że dawniejszy rekord międzynarodowy długotrwałości lotu modelu, ustanowiony w roku 1938 na XII Wszechzwiązkowych Zawodach na Krymie przez S. Malika (1 godz. 13 min.), należał do modelu redukcyjnego. Pomimo, że modele te budowane są z krajowych materiałów, niczym nie ustępują w swych właściwościach lotnych lub w wykończeniu modelom wykonanym z balsy.

Miałem możność zapoznać się bliżej z modelem samolotu „Ja-3", wykonanym przez czołowego modelarza moskiewskiego, Leonida Łanina. Modelem tym zdobył on na Wszechzwiązkowych Zawodach w r. 1953 puchar im. Możajskiego. Model bardzo ładnie wykonany, posiada już za sobą sporą ilość lotów. Zaopatrzony jest w giroskopowe urządzenie dla zachowania kierunku w locie. Obecnie L. Łanin wykończył piękny model na uwięzi górnopłata „Jak-12R". Model jest tym oryginalny, że nie posiada silniczka spalinowego, lecz zaopatrzony jest w silniczek elektryczny, a dopływ prądu następuje przez linki. Model ten nie został jeszcze oblatany. Konstruktor przez zastosowanie silniczka elektrycznego chciał uniknąć zabrudzenia modelu od spalin i wnętrza kabiny, która jak widzimy na zdjęciu mało różni się od urządzenia kabiny oryginalnego „Jaka-12R". Tablica pilota zaopatrzona jest we wszystkie przyrządy pokładowe, kontakty, rączki do gazu, dodatkowego powietrza itd. Fotele przednie są wykonane również jak w oryginale. Klapy do lądowania są uruchamiane łącznie ze sterem wysokości. Z kabiny są zapalane światła pozycyjne oraz osobno reflektor do lądowania, który znajduje się pod lewym płatem. Model ten był zresztą podziwiany przez wszystkich zagranicznych uczestników III Międzynarodowych Zawodów. Załączone zdjęcia, które otrzymałem od L. Łanina dla „Skrzydlatej Polski", najlepiej ilustrują fragmenty tego pięknego modelu.

Swego czasu miał również Łanin model latający samolotu „ANT-25". Model ten pomimo swego układu (dolnopłat o bardzo dużym wydłużeniu płatów, ostro zwężających się na końcach), niezbyt korzystnego dla modeli redukcyjnych, odbywał ładne loty.

W roku 1950 na XIX Wszechzwiązkowych Zawodach model redukcyjny L. Szemuratowa z Tbilisi przeleciał odległość 72 km w czasie 1 godz. 59 min., ustalając nowy rekord wszechzwiązkowy dla modeli tej klasy. Na zawodach tych ogółem startowało ponad 20 modeli redukcyjnych.

Niech tych parę danych o redukcyjnym modelarstwie w Związku Radzieckim zachęci naszych modelarzy do budowy latających kopii samolotów, tak, żeby efekt tego już był widoczny na jubileuszowych XX Ogólnopolskich Zawodach w bieżącym roku!

SPADOCHRONIARSTWO

MIĘDZYKLUBOWE ZAWODY SPADOCHRONOWE

CHCĄC osiągnąć pełną sprawność sportową naszych skoczków musimy przede wszystkim wprowadzić do szkolenia spadochronowego poszczególne dziedziny sportu wojskowego. Rozwiniemy wtedy fizyczną sprawność naszych spadochroniarzy. Skoczek winien przejść szkolenie wstępne tj. podstawowe szkolenie spadochronowe, wykonując trzy skoki szkolne, aby mógł zapoznać się z tą dziedziną sportu. Następnie zapoznaje się z dalszą częścią teorii spadochronowej, która będzie niezbędna do szkolenia wyczynowego. Kiedy już mówimy o szkoleniu w sportach wojskowych, musimy nauczyć naszych skoczków strzelać z wiatrówek i kbk. W dalszym szkoleniu powinniśmy przeprowadzać skoki z karabinami i z odpowiednim obciążeniem, a następnie rozpocząć jazdę motocyklem i samochodem, przez co w efekcie zwiększymy wyszkolenie bojowe spadochroniarzy.

Byłoby słuszne nauczyć pływać i przeprawiać przez rzekę, posługiwać się sprzętem wodnym i ratowniczym na wodzie. Nie możemy zapomnieć o szkoleniu na ziemi, jak np: tor przeszkód, rzut granatem, strzelanie podczas jazdy, a nawet byłoby bardzo wskazane zapoznać spadochroniarzy z pracą krótkofalówek. W/w szkolenie w LPŻ jest możliwe i potrzebne. Pomocy przy wyszkoleniu w powyższych sportach wojskowych mogą udzielić wojewódzkie kluby LPŻ, które posiadają odpowiednie sekcje.

Utworzone wyczynowe sekcje spadochronowe przy aeroklubach po przeszkoleniu w powyższych specjalnościach sportu wojskowego powinny podjąć zadanie umasowienia sportu spadochronowego wśród młodzieży i w starszym społeczeństwie. W związku z tym spadochroniarstwo zyskałoby dużą ilość entuzjastów sportowych, tak jak obecnie posiada piłka nożna, boks czy inne dziedziny sportu.

Aby umasowić spadochroniarstwo, sekcje winny organizować częste spotkania spadochronowe o charakterze Międzyklubowych Zawodów Spadochronowych na terenie poszczególnych aeroklubów czy też nawet w poszczególnych powiatach, gdzie byłyby poprzednio wybrane miejsca do organizowania MZSpad.

Poniżej przedstawiam projekt organizowania Międzyklubowego Spotkania Spadochronowego — przykład:

Drużyna I — Poznań

Janczewski Jerzy — skok z wysokości 40 m z lądowaniem w kole o średnicy 100 m, z miejsca lądowania rzut granatem na odległość, a następnie oddanie do tarczy 9 strzałów z kbk.

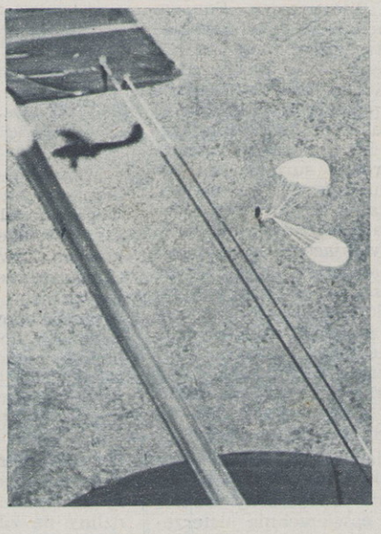
Witkowski Janusz — skok z wysokości 600 m z lądowaniem w kole o średnicy 150 m, prawidłowe zwinięcie spadochronu w ograniczonym czasie, przejście toru przeszkód z karabinem i rzut granatem do celu.

Jasiński Henryk — skok z wysokości 600 m z lądowaniem w kole o średnicy 150 m, jazda motocyklem między bramkami do określonego miejsca, strzelanie do tarczy z wyznaczonej odległości.

Stanisławski Jan — skok z wysokości 1 000 m z 10-sekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu. Lądowanie w kole o średnicy 200 m, zwinięcie spadochronu i założenie na plecy (w torbie transportowej), jazda motocyklem do wyznaczonego miejsca (między bramkami).

Drużyna II — Stalinogród

Krysiak Jan — to samo co Jaczewski w pierwszej drużynie.



Bartkowiak Czesław — to samo co Witkowski w pierwszej drużynie.

Janiak Stanisław — to samo co Jasiński w pierwszej drużynie.

Toporowicz Stanisław — to samo co Stanisławski w pierwszej drużynie.

Ilość członków drużyny można zwiększyć, przez co przedłużymy czas trwania zawodów. W zawodach może brać udział kilka drużyn. Każda drużyna powinna mieć swojego kierownika, który będzie odpowiedzialny za nią i wejdzie w skład komisji sędziowskiej podczas rozgrywania zawodów, na których powinni również znajdować się komisarze sportowi.

Wyżej nadmieniłem o sprawności fizycznej naszych spadochroniarzy. Sprawność tę możemy zdobyć tylko drogą stałego treningu na ziemi i w powietrzu jak np. trening na trapezie, skoczni, makiecie samolotu, kole reńskim, huśtawce o obrocie 360 stopni, a nawet i wieży spadochronowej. Sprawność swoją podniesiemy przez duży zasób wiadomości teoretycznych, które są niezbędne w czasie osiągania jakichkolwiek wyczynów spadochronowych.

Wyżej pisałem o wyczynowej sekcji spadochronowej, która miałaby jako pierwsze zadanie propagować i zdobywać sobie entuzjastów sportu spadochronowego. Ktoś mógłby zapytać i odpowiedzieć, że sekcja nie ma nic wspólnego z wyczynami spadochronowymi. Owszem, w początkach organizacji sekcji będzie mało wspólnego z wyczynami, ale po roku czasu istnienia sekcji, umożliwią nam w/w konkurencje przygotować skoczków do wyczynów i nie tylko w powietrzu, ale i na ziemi jak w strzelaniu, pływaniu, rzucie granatem itd.

Zwracam się do kolegów instruktorów i entuzjastów sportu spadochronowego z apelem o zabranie głosu na łamach „Skrzydlatej" na temat organizowania wyczynowych sekcji spadochronowych na terenie wszystkich aeroklubów oraz przeprowadzania Międzyklubowych Zawodów Spadochronowych.

ZBIGNIEW TUROWSKI
instr. spad.

ON MA 303 SKOKI

DZIEŃ 11 września 1954 r. był pogodny. O godzinie 17.00 Roman Lewandowski na spadochronie „ST-2" wykonał jako jeden z nielicznych w Polsce skok z korkociągu. Wyskoczył on z samolotu „CSS-13" pilotowanego przez Jerzego Łagodę. Skok nastąpił po czwartej zwitce na wysokości 1000 metrów, z 10-sekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu. Po skoku maszyna wykonała jeszcze dwie zwitki korkociągu, a następnie wyrównała lot. Był to 274 skok Lewandowskiego.

Romek jest młodym, bo 22-letnim sportowcem. Jest ZMP-owcem i członkiem Aeroklubu Warszawskiego. Swoją drogę spadochronową zaczął w 1951 roku w Lublinie od wyszkolenia na kursie I stopnia. Następnie po skończeniu kursu instruktorskiego w CWSpad pracuje z poświęceniem w Lidze Lotniczej. Jest kolejno instruktorem w Toruniu, Bydgoszczy i Lisich Kątach. Swój setny skok wykonał podczas Święta Lotnictwa na Okęciu w 1952 r. Przy tej okazji trzeba dodać, że Lewandowski brał kilkakrotnie udział w centralnych pokazach lotniczych.

Obecnie Romek posiada na swoim koncie 303 skoki — w tym 7 wykonanych w nocy, 2 na wodę i około 100 z 10- do 30-sekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu.

Ale oddajemy głos Lewandowskiemu.

— Sport w ogóle, a w szczególności gimnastyka odgrywa poważną rolę w życiu skoczka, ponieważ wyrabia ona tężyznę fizyczną. Podczas wykonywania ślizgów spadochroniarz traci dużo energii. Ręce czasem odmawiają posłuszeństwa, tym bardziej, gdy skoczek jest mało wysportowany. Dlatego każdy skoczek powinien uprawiać przynajmniej dwie dyscypliny sportu np. gimnastykę przyrządową, pływanie lub narciarstwo.

— Może powiecie coś na temat perspektyw sportu wyczynowego? — zapytuję.

— Aby stworzyć podstawy szkolenia i rozwoju sportu wyczynowego, trzeba dać skoczkom odpowiednie warunki, powołać do tej pracy doświadczoną kadrę instruktorską oraz zaopatrzyć spadochroniarzy w odpowiedni sprzęt wyczynowy.

Romek po chwili namysłu dodaje:

— Bardzo nam przykro, że nie mogliśmy brać udziału w zawodach organizowanych poza granicami kraju. Moim zdaniem takie spotkanie szalenie dużo daje, a przede wszystkim podnosi poziom wyszkolenia i umożliwia cenną wymianę doświadczeń.

Mal

SIÓDME ZAWODY SPADOCHRONOWE UKRAINY

NA lotnisku aeroklubu DOSAAF w Dniepropietrowsku w ciągu 5 dni odbywały się zawody czołowych spadochroniarzy Ukrainy. Zgodnie z regulaminem każdy zawodnik obowiązany był wykonać dwa skoki na celność lądowania z wysokości 600 i 1000 m oraz jeden skok kombinowany — również na celność lądowania z 10-sekundowym opóźnieniem otwarcia spadochronu. Poszczególne konkurencje punktowane były zespołowo i indywidualnie oddzielnie dla kobiet i mężczyzn. Zawody te wyłoniły mistrzów sportu spadochronowego Ukrainy na rok 1954. Tytuł mistrza przyznany został również zwycięzcy w skokach na celność lądowania oraz w skoku kombinowanym.

Lidia Olefirowa

Jako pierwszą konkurencję rozegrano skok na celność lądowania z wysokości 600 m. Zwycięstwo w niej odniosła ekipa okręgu Stalińskiego. Średnia odległość lądowania od środka koła trzech członków ekipy — A. Bubiencowa, G. Chochłowa i W. Zaboriańskiego — wyniosła 21,71 m. Indywidualnie pierwsze miejsce wśród mężczyzn zajął zeszłoroczny mistrz Ukrainy — uczestnik II Spadochronowych Mistrzostw Świata — Siergiej Mitin, lądując w odległości 3,77 m od środka koła. Wśród kobiet pierwsze miejsce zajęła Lidia Olefirowa wynikiem 42,40 m.

Po drugiej konkurencji — skoku na celność lądowania z wysokości 1000 m — klasyfikacja zespołowa uległa zmianie. Na pierwsze miejsce wysunęła się ekipa okręgu Woroszyłowgradzkiego w składzie: J. Pieklin, S. Bagiński i L. Bizina. W klasyfikacji indywidualnej zwycięzcy pierwszej konkurencji utrzymali swoje czołowe pozycje, uzyskując tytuły mistrzów w skoku na celność lądowania.

W konkurencji trzeciej — skoku z wysokości 1000 m z 10-sekundowym opóźnieniem na celność lądowania, zwyciężyła ekipa okręgu Woroszyłowgradzkiego. W klasyfikacji indywidualnej tytuł mistrza w skoku kombinowanym (wśród mężczyzn) uzyskał A. Bubiencow, wśród kobiet — L. Maznichenko.

W punktacji ogólnej zwyciężyła ekipa okręgu Woroszyłowgradzkiego, zdobywając puchar przechodni Centralnego Komitetu DOSAAF Ukraińskiej SRR. Drugie miejsce zajęła ekipa okręgu Dniepropietrowskiego, trzecie — ekipa okręgu Stalińskiego.

Zaszczytne tytuły mistrzów sportu spadochronowego Ukrainy na rok 1954 zdobyli: Siergiej Mitin (Centralny Aeroklub USSR) i Lidia Olefirowa (Aeroklub Dniepropietrowski).

Siergiej Mitin

ANDRZEJ ABŁAMOWICZ
pilot doświadczalny

JAK PILOTUJEMY SAMOLOT PŁYWAKOWY

Przed kilku tygodniami donieśliśmy o oblataniu pierwszego po wojnie polskiego wodnosamolotu sportowego. Oblatania tego dokonał znany pilot doświadczalny Andrzej Abłamowicz w początkach października 1954 r. W czasie odbytej następnie wyprawy Instytutu Lotnictwa na Jeziora Mazurskie, pilot ten zebrał szereg doświadczeń z użytkowania wodnosamolotu i doświadczeniami tymi dzieli się obecnie z naszymi Czytelnikami.

Nie narzekajcie, drodzy Czytelnicy, że o pilotowaniu wodnosamolotu czytacie wtedy, gdy jest już zima i gdy w związku z tym bardziej aktualny wydawać się może temat o technice pilotażu samolotu na nartach niż na pływakach. Andrzej Abłamowicz był jednak w ostatnim czasie bardzo zajęty i bierzemy go w obronę — nie mógł naprawdę napisać wcześniej. Zresztą przecież i tak publikowane obecnie doświadczenia „wodne" przydadzą się pilotom LPŻ dopiero na wiosnę lub latem, gdy w ślad za prototypem Instytutu Lotnictwa pojawią się na naszych jeziorach i rzekach większe ilości wodnosamolotów seryjnych. A co do pilotowania samolotów wyposażonych w narty, to nie wątpimy, że kol. Abłamowicz napisze do „Skrzydlatej" również i o tym, i to z pewnością jeszcze zanim stopnieje ostatni śnieg...

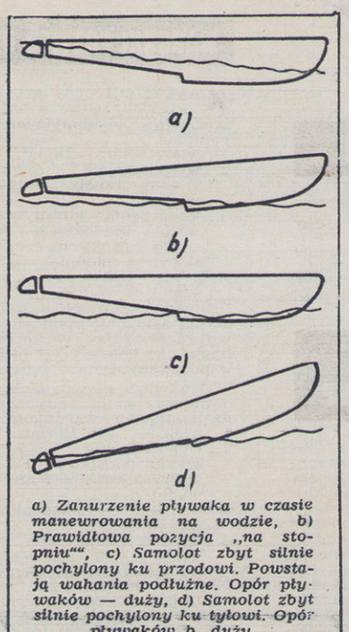
(RED.).

MANEWROWANIE na wodzie, start i wodowanie wodnosamolotu — dość znacznie odbiegają od kołowania, startu i lądowania samolotu lądowego.

Pomijając już samo wsiadanie do wodnosamolotu, które odbywa się z pływaka, z pomostu lub łódki, gdy samolot znajduje się na wodzie, poważniejsze rożnice zaczynają się w chwili rozruchu silnika. Samolot zaczyna od razu płynąć, chyba, że jest zakotwiczony. Tak więc grzanie silnika musi się odbywać na zakotwiczonym samolocie lub w czasie pływania po wodzie. Ustawiczne płynięcie samolotu po wodzie jest dla wodnopłatów bardzo charakterystyczne, a przeszkalającym się na nie pilotom „lądowym" zawsze nastręcza mniejsze lub większe trudności. Taki pilot przyzwyczajony jest do posiadania hamulców i możliwości zatrzymania samolotu w zamierzonym miejscu. Tymczasem wodnosamolot płynie tak długo — jak długo pracuje silnik. Ba, nawet po zatrzymaniu silnika wodnosamolot będzie płynął, jeśli znajduje się na bieżącej wodzie lub jeśli wieje wiatr.

Dobijanie do przystani powinno się zatem odbywać w sposób bardzo ostrożny i po uprzednim przemyśleniu najdrobniejszych szczegółów tego manewru. Pomoc z zewnątrz powinna być niezawodna. Przy braku pomocy z zewnątrz należy być szczególnie ostrożnym, pamiętając o tym, że nawet po dobiciu do brzegu i wyłączeniu silnika — gdy samolot już osiadał na płyciznie — po opuszczeniu go przez załogę może odpłynąć „o własnych siłach", gdyż jego zanurzenie zmniejszyło się ze zmniejszeniem obciążenia.

Przejdźmy teraz do omówienia manewrowania na wodzie. Tu na pilota samolotów lądowych czyhają nowe niespodzianki. Do głosu dochodzi wiatr. Wprawdzie wodnopłat znacznie lepiej utrzymuje kierunek w czasie poruszania się po wodzie niż samolot lądowy, jednak wpływ wiatru na kierunek poruszania się po wodzie jest duży. Wodnosamolot zawsze dąży do samoczynnego ustawienia się pod wiatr. Wiatr wpływa także w zasadniczy sposób na wykonywanie zakrętów na wodzie. W czasie wykonywania zakrętu pod wiatr stara się on wraz z siłą odśrodkową przechylić samolot w kierunku na zewnętrzny pływak. Dlatego też zakręty takie należy wykonywać z małą prędkością poruszania się po wodzie, z silnikiem zdławionym, wykorzystując tendencję samolotu do samoczynnego ustawiania się pod wiatr. Odwrotnie sytuacja przedstawia się podczas wykonywania zakrętu z wiatrem. Tu trzeba i można pomagać sobie silnikiem. Jednym przeciwwskazaniem jest fakt, że wiatr może nieść rozbryzgi wody w krąg śmigła. Wykonując zakręty na wodzie, trzeba pamiętać o stosunkowo dużym bezwładzie samolotu i — tak jak już wspomniałem — braku możliwości zahamowania.



a) Zanurzenie pływaka w czasie manewrowania na wodzie, b) Prawidłowa pozycja „na stopniu"", c) Samolot zbyt silnie pochylony ku przodowi. Powstają wahania podłużne. Opór pływaków — duży, d) Samolot zbyt silnie pochylony ku tyłowi. Opór pływaków b. duży.

Normalne manewrowanie na wodzie powinno odbywać się zawsze z całkowicie ściągniętym drążkiem sterowym. Przemawia za tym fakt lepszej skuteczności zanurzonych sterów wodnych, łatwiejszego pokonywania fali przez wynurzone dzioby pływaków i odsunięcie w tył miejsca powstawania rozbryzgów — również dzięki wynurzeniu dziobów pływaków.

Start z wody przypomina nieco start z trójkołowego podwozia, jest jednak od niego trudniejszy.

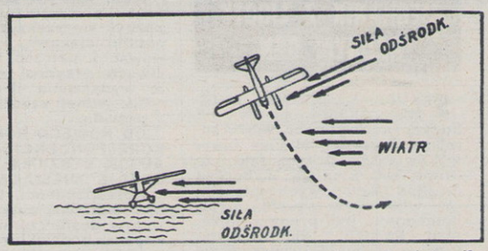
Pływaki wodnosamolotu mają charakterystyczny kształt, który nadają im ich stopnie. I właśnie w wykorzystaniu tych stopni leży tajemnica poprawnego startu z wody. Cały start podzielmy na trzy fazy: do czasu wyjścia na stopień, rozbiegu na stopniu aż do oderwania się od powierzchni wody i wreszcie fazę nabierania prędkości przed przejściem w lot wznoszący.

Start rozpoczyna się w kierunku pod wiatr, przez całkowite otwarcie przepustnicy. Drążek sterowy cały czas trzymamy całkowicie ściągnięty na siebie. Dzięki temu przyspieszamy wynurzenie się pływaków aż do położenia na stopniu włącznie. Ta faza rozbiegu charakteryzuje się wzrastającym rozbryzgiem. W momencie, gdy samolot wyszedł na stopień, wykazuje on wyraźną tendencję do pochylenia się ku przodowi. Należy mu na to pozwolić wycofując wychylenie steru wysokości do położenia neutralnego.

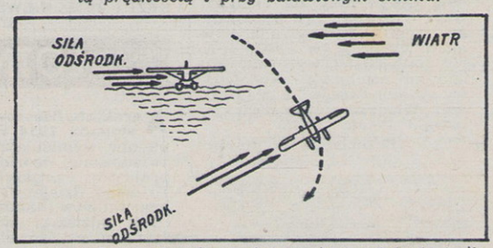
Teraz następuje druga faza rozbiegu — już na stopniu. Na samym jej początku zwraca na siebie uwagę wzmożony wzrost prędkości rozpędzania się. W tej fazie rozbiegu niezwykle ważne jest, by posługiwać się prawidłowo sterem wysokości. Zbyt silne pochylenie samolotu ku przodowi — jak to się w gwarze mówi „za niskie trzymanie maski" — powoduje, że rozbieg odbywa się na przedniej części pływaków. Opory są wtedy bardzo duże, a niewłaściwe położenie środka wyporu pływaków powoduje powstawanie podłużnych wahań samolotu. Wahania te można skutecznie zlikwidować odpowiednimi wychyleniami steru wysokości. W każdym razie jest to niecmylny sygnał, że start odbywa się na zbyt małych kątach natarcia.

Za duże wychylenie steru wysokości ruchem drążka sterowego ku sobie powoduje pochylenie samolotu w tył i zatopienie tylnych części pływaków. Tym samym tracimy to wszystko, co pozwala uzyskać rozbieg na stopniu. Opory pływaków niepomiernie wzrastają, a i opory samolotu są także większe niż być powinny, gdyż rozbieg odbywa się na dużych kątach natarcia.

Obydwa te błędy popełnione przy starcie z zafalowanej powierzchni wody nie dadzą tak jaskrawych skutków, jak w razie startu z gładkiej powierzchni wody. Na gładkiej wodzie błędy startu „mszczą się" znacznie silniej i w konsekwencji mogą doprowadzić do tego, że samolot w ogóle się od wody nie oderwie. W każdym razie w obu przypadkach start bardzo znacznie się przedłuża.



Rys. 1 Podczas wykonywania zakrętu pod wiatr siła odśrodkowa i wiatr starają się przechylić samolot. Z tego względu należy taki zakręt wykonywać z małą prędkością i przy zdławionym silniku.



Rys. 2. Przy zakręcie z wiatrem jego działanie i siła odśrodkowa znoszą się wzajemnie. Można „pomagać" silnikiem.

Oderwanie się od wody charakteryzuje jak gdyby „skok" samolotu w przód. Teraz trzeba szczególnie uważać, by nie przeciągnąć znajdującego się na dość dużych kątach natarcia samolotu lub by nie dopuścić do ponownego zetknięcia się z wodą.

Ocena wysokości nad wodą jest znacznie trudniejsza niż ponad gruntem, dlatego też lepiej jest od razu nieznacznie przejść do wznoszenia, pozwalając przytem nabierać samolotowi prędkość.

O ile start wodnosamolotu jest dość skomplikowany i daje możliwość popełnienia wielu błędów, o tyle wodowanie nie przedstawia dla pilota samolotów lądowych większych trudności.

Podprowadzając samolot do wodowania trzeba szczególną uwagę zwrócić na ocenę wysokości. Żaden pilot samolotów lądowych nie przypuszcza nawet jak łatwo jest pomylić się w ocenie wysokości i do jakich fantastycznych rozmiarów może dojść wielkość omyłki. No, ale jest to osobne zagadnienie i nie wiąże się z techniką pilotażu wodnosamolotu.

Najwłaściwszym sposobem wodowania jest zetknięcie pływaków z powierzchnią wody w pozycji „na stopniu". Zetknięcie z wodą (oczywiście poprawne) nie powoduje żadnego wyraźnego momentu pochylającego samolot. Utrzymanie kierunku dobiegu jest łatwe. W czasie dobiegu należy stopniowo wychylić ster wysokości całkowitym ściągnięciem drążka na siebie. Samolot szybko wyhamowuje prędkość, a dobieg kończy się, gdy mimo ściągnięcia drążka płatowiec pochyla się ku przodowi przechodząc do powolnego płynięcia.

Zetknięcie z wodą przy zbyt małym kącie natarcia powoduje łagodne ślizganie, natomiast po wyhamowaniu prędkości moment zejścia ze stopnia, nawet pomimo energicznej akcji sterem wysokości, zawsze daje w wyniku bardzo silne, a nawet gwałtowne pochylenie ku tyłowi i bardzo duży rozbryzg.

Wodowanie przy dużych kątach natarcia nie jest błędem i jeśli nie wycofywać wychylenia steru wysokości, przebiega tak jak normalne, wyżej opisane lądowanie. Wodując na dużych kątach natarcia (oczywiście nie tak dużych jak przy lądowaniu „na trzy punkty"), trzeba się zawsze liczyć z możliwością — bodaj małego — przepadnięcia. A wtedy dopiero pilot samolotów lądowych ma możność przekonać się jak bardzo twardą jest woda!

Wodowanie na gładkiej powierzchni wody — oczywiście bez przepadnięcia — jest dla „lądowego pilota" zaskakująco gładkie. Natomiast lądowanie na fali jest zaskakująco twarde i robi wrażenie szybkiej jazdy po wyboistym bruku na nieamortyzowanym pojeździe.

Te kilka uwag na temat eksploatowania wodnosamolotów nie wyczerpuje w zupełności zagadnienia. Myślę jednak, że ten artykuł da przyszłym pilotom „wodnym" najniezbędniejsze wiadomości z zakresu latania „na wodzie" i zachęci ich do tej naprawdę pięknej gałęzi sportu lotniczego.

MECHANIK Z LIGOTY RADNYM GRN

SZKOŁA Szybowcowa w Ligocie Dolnej cieszy się dużym autorytetem wśród tutejszej ludności. Między innymi świadczy o tym fakt, że Obwodowa Komisja Wyborcza do Rad Narodowych mieściła się właśnie w szkole, a jej komendant był przewodniczącym komisji. Nie dość na tym — jeden z pracowników szkoły, przodujący mechanik szybowcowy **Eryk Małek** został wybrany przez mieszkańców Góry Anny na radnego GRN. Pozostali zaś pracownicy wzięli aktywny udział w akcji wyborów, w czasie której najbardziej wyróżnili się: starszy mechanik szybowcowy Antoni Gąsiewicz oraz kol. kol. Władysław Koncewicz i Oswald Polok. (3645)

Franciszek Politowski
Ligota Dolna

Eryk Małek

WYGODNE OGRANICZENIE

ZDAWAŁOBY się, że po dziewiętnastu miesiącach zjednoczenia LPŻ z LL wiadomość ta powinna dotrzeć do najdalszych zakątków naszego kraju, nie mówiąc oczywiście o Zarządach Powiatowych i Kołach LPŻ, w których aktywiści na pamięć muszą znać warunki przyjęć na szkolenie prowadzone przez LPŻ, a między innymi lotnicze.

Okazało się jednak, że co do tych obowiązków aktywistów LPŻ wykazaliśmy daleko idącą naiwność. Bo sporty lądowe i wodne, owszem — powiadają w Zarządzie Powiatowym LPŻ w Sandomierzu, ale lotnicze, a ściśle kurs dla mechaników lotniczych?... Nie, o tym nie możemy nic Wam powiedzieć, kolego Sowiński.

Dziwne. A my myśleliśmy, że szkolenie lotnicze prowadzi LPŻ...

h.
Na podstawie korespondencji S. S.

Z NOWYM ROKIEM DŁUŻSZYM KROKIEM

ŻEGNAJĄC rok 1954 na pewno każdy z Was, Drodzy Czytelnicy i Korespondenci, sięgnie pamięcią o rok wstecz, żeby porównać tamte osiągnięcia z dzisiejszymi. Niech nie zabraknie wtedy miejsca i na przemyślenie współpracy Waszej z redakcją „Skrzydlatej Polski". Najlepiej odpowiedzcie sobie sami, czy współpraca ta była wystarczająca i czy naprawdę nie stać Was na więcej?...

My ze swojej strony śmiało możemy powiedzieć, że za małe postawiliście sobie wymagania, jako korespondenci lotniczy i mimo dużych wysiłków niektórych z Was, z kolumny „Z lotu po kraju" niejednokrotnie wyzierała nuda. Zgodzicie się chyba z nami, że postępy jednak czyniliśmy, były one niewątpliwie widoczne w „Skrzydlatej", za nie więc jak i ogólnie za współpracę z redakcją, tą drogą DZIĘKUJEMY NASZYM KORESPONDENTOM.

W nowym roku z zapasem świeżych sił i nowej, twórczej energii zdwoimy jeszcze nasze wysiłki. Zachęcamy do pracy i tych, którym pod koniec roku zabrakło „oddechu" aktywnego korespondenta i zaniedbali swoje obowiązki. Pragniemy pozbyć się szarzyzny ze szpalt „Z lotu po kraju", zamieszczać notatki ciekawe, krótkie i aktualne. Uczmy się zatem obserwować i patrzeć krytycznie. Życie lotnicze w różnych przejawach przynosi nam fakty godne pióra i ołówka. Opisujcie te wydarzenia i przysyłajcie do redakcji. Chcemy od Was tylko jednej rzeczy: aby, korespondencje Wasze, były zgodne z prawdą.

OD NOWEGO ROKU ROZPISUJEMY KONKURS NA NAJLEPSZĄ KORESPONDENCJĘ TYGODNIA, ZA KTÓRĄ JAKO NAGRODĘ AUTOR OTRZYMA KSIĄŻKĘ, ZA NAJLEPSZĄ ZAŚ KORESPONDENCJĘ MIESIĄCA NAGRODĘ W WYSOKOŚCI 100 ZŁ.

Korespondenci, którzy w roku 1954 wykazali najwięcej dobrej woli we współpracy z redakcją i wyróżnili się aktywnością w dostarczaniu materiału do „Z lotu po kraju", otrzymują wraz z podziękowaniem wartościowe książki. Niżej podajemy nazwiska wyróżnionych korespondentów: WALDEMAR BOŁOTOWICZ, FRANCISZEK GOŁATA, KAZIMIERZ HYJEK, EDWARD HANISZEWSKI, ZBIGNIEW LURANC, ROMAN PRZEPIÓRA, ANDRZEJ RUDIUK, PAWEŁ WOŹNIAK, LONGIN WIŻYNIS, ANDRZEJ ZBIEGNIEWSKI, LESŁAW ZARA i ZBIGNIEW KWIATEK.

LOTNICZE EGZAMINY

Aeroklub Rzeszowski, 25 listopada 1954 r.: grupki pilotów wymieniają swoje doświadczenie, teorię popierają praktyką, praktykę teorią. To samo dzieje się w pokoju instruktorów, którzy „na gorąco" udzielają swym wychowankom wskazówek. Za chwilę przystąpią oni do egzaminacyjnych lotów samolotowych przed komisją państwową, która sprawiedliwie oceni całoroczne wysiłki zarówno absolwentów kursu samolotowego, jak i ich instruktorów.

Młodzi uczniowie kolejno zajmują miejsca w kabinach CSS-ów. Mają do wykonania dwa zadania: lot do strefy z instruktorem i samodzielny lot po kręgu.

Egzaminy trwają do zmierzchu, a wszelkie obawy okazują się na szczęście zbyteczne. Niemal każdy start powiększa kadrę młodych pilotów rzeszowskich. Bardzo dobre oceny w czasie egzaminu otrzymują absolwenci: Rajrez i Pękacz, a następnie Bagacz, Gancerz, Gajach i inni.

Są i tacy, którzy nie wytrzymali dzisiejszej próby lotniczej. Ale fakt ten potwierdza tylko tezę, że dla ludzi przypadkowych w lotnictwie nie ma miejsca. (3652)

Roman Przepióra
Rzeszów

KRONIKA AEROKLUBU ROBOTNICZEGO II

...w 100% wykonane zostały zobowiązania dla uczczenia II Zjazdu ZMP, podjęte przez kadrę techniczną Aeroklubu Robotniczego II („Skrzydlata Polska" Nr 47 (177).

...Aeroklub nasz wziął aktywny udział w akcji wyborczej do Rad Narodowych. Szczególnie wyróżnili się: Franciszek Duszlak i Czesław Makoś. Z okazji wyborów zaś przyaeroklubowe Koła ZMP i LPŻ postanowiły na wspólnym zebraniu udekorować sale zajmowane przez aeroklub i uaktualnić tematykę gablot propagandowych. Zobowiązania te wykonane zostały w terminie ściśle zaplanowanym, tj. do 2 grudnia ub. r.

...Ponadto pracownicy aeroklubu zaciągnęli przedwyborcze warty produkcyjne, zobowiązując się podnieść wydajność swojej pracy, brać czynny udział w życiu świetlicowym i zwiększyć dyscyplinę wewnątrzorganizacyjną. (3689)

Tadeusz Gołębiewski

Z MYŚLĄ O II ZJEŹDZIE ZMP

...Aeroklub Warszawski nosił się dość długo. Postanowiono uczcić go podjęciem zobowiązań. W ten sposób doszło do zebrania w aeroklubie, na którym 25 pilotów zobowiązało się do prowadzenia KWWL oraz ożywienia pracy Kół LPŻ w miejscu ich stałego zatrudnienia. Kadra instruktorska wprowadziła współzawodnictwo między sobą w werbowaniu kandydatów na szkolenie lotnicze. Łącznie zaś — instruktorzy i piloci zdobędą normy do odznaki SPO.

Zobowiązania indywidualne podjęli: kol. Roman Bajewski — uruchomi dla pilotów gabinet dentystyczny i kol. Edward Kaczyński — przez cały okres zimowy będzie prowadził wykłady polityczne dla pilotów aeroklubu.

Ogólnie biorąc, zobowiązania te mogą przynieść wiele korzyści aeroklubowi, z jednym zastrzeżeniem oczywiście — jeżeli wykonane będą z sercem. Zatem, apelujemy do Aeroklubu o poinformowanie Czytelników za pośrednictwem „Skrzydlatej" o realizacji tych zobowiązań i to nie z takim opóźnieniem, jak o ich podjęciu.

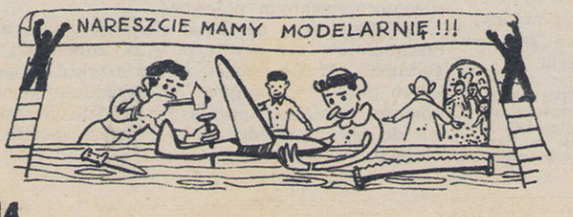
ł.
wg korespondencji F.

DWA LATA OCZEKIWAŃ

...to wcale nie mało, zwłaszcza jeśli się czeka na otwarcie modelarni. Młodzież iławska wykazała w tym względzie dużo cierpliwości, bo przecież w ciągu tego czasu można było zapomnieć całkowicie o lotnictwie. A oni nie tylko, że nie zapomnieli, ale w nowootwartej ostatnio modelarni z całą pasją młodości przystąpili do budowy modeli i przerabiania KWWL II stopnia. Większość tych rozmiłowanych w lotnictwie chłopców — to uczniowie szkoły podstawowej. Zasadniczej Szkoły Metalowej i Liceum Ogólnokształcącego w Iławie.

Życzymy im więc dalszej wytrwałości i osiągnięć w pracy lotniczej.

h. wg korespondencji
Tadeusza Wrosza
Iława



Milion w powietrzu

— Stalinogród kontrola! Lecimy z Warszawy. Na wysokości 1 500 m i FR (w chmurach). A V (radiostacja kontrolna) minęliśmy o godzinie 10,02. U was będziemy o 10,17.

— SP-LAK! Tu Stalinogród kontrola! Możecie schodzić do 500 m na SRK. Podajemy warunki meteorologiczne...

— Zrozumiałem — odpowiada po chwili do słuchawki radiotelefonu pilot Roman Skrzyński, kapitan statku i nawigator w jednej osobie.

Czytelnicy „Skrzydlatej" zapewne orientują się, że kapitan statku jest „nieograniczonym władcą" w powietrzu, odpowiadającym za cały plan lotu, włącznie do momentu lądowania. Odpowiedzialność to niewątpliwie ogromna i wymagająca wiele doświadczenia. Ale pod tym względem możemy w zupełności zaufać pilotowi Skrzyńskiemu, jest on bowiem jednym z niewielu w Polsce milionerów powietrznych „Lotu".

— Około 120 tysięcy kilometrów „zarobiłem" już na konto drugiego miliona — uzupełnia dla ścisłego rachunku kapitan, kiedy korzystając z 45-minutowej przerwy między lądowaniem, a lotem powrotnym do Warszawy, „ucinamy" krótką pogawędkę. — Zresztą łatwo policzyć, miesięcznie przelatuję 30 tysięcy kilometrów — dodaje mój rozmówca.

— Na jakich liniach? — pytam.

— Krajowych i zagranicznych.

...?

— Zwiedziłem... Paryż, Sztokholm, Rzym, Bukareszt, Budapeszt, Belgrad...

Roman Skrzyński

ku. i lasy śląskie — odpowiada. — Tak, to żaden żart. Przez trzy lata bratem udział w akcji opylania lasów, — wyjaśnia — rozpyliłem w sumie około 1 500 ton proszku owadobójczego. A i te loty przyczyniły się do mego miliona.

— A teraz... próbowałam następnego pytania, bez skutku jednak, bo kapitan mi je przerwał w połowie zdania.

— A teraz — patrząc na zegarek powtórzył uprzejmie — zostało mi zaledwie kilka minut na konsultację z synoptykiem „meteo" i uzgodnienie powrotnego planu lotu z kierownictwem operacyjnym. W tym przypadku będzie to Warszawa, gdzie w domu na pilota Skrzyńskiego czekają dwie małe pociechy. Młodsza z nich to dwuletni Piotruś który witając swego tatusia zaciska małe rączki na jego szyi i powtarza: „psyleciałeś", „psyleciałeś" — jedyne słowo lotnicze jakie dotychczas znalazło się w jego słowniku.

H. J.

WARUNKI PRZYJĘĆ NA SZKOLENIE LOTNICZE W LPŻ

KANDYDACI na szkolenie spadochronowe winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek — 15—21 lat.
2. wykształcenie — minimum 7 klas szkoły podstawowej.
3. ukończenie kursu wstępnych wiadomości lotniczych lub kursu modelarskiego I stopnia.
4. bardzo dobry stan zdrowia.

Ubiegających się o przyjęcie na szkolenie spadochronowe obowiązuje egzamin z nauki o Polsce i świecie współczesnym.

Kandydaci na szkolenie szybowcowe winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek — 15—19 lat.
2. wykształcenie — 7 klas szkoły podstawowej oraz zaświadczenie o kontynuowaniu nauki,
3. wyszkolenie spadochronowe III klasy,
4. bardzo dobry stan zdrowia.

Kandydaci na szkolenie w pilotażu samolotowym winni odpowiadać następującym warunkom:

1. wiek — 17—20 lat.
2. wykształcenie — 8 klas szkoły podstawowej oraz zaświadczenie o kontynuowaniu nauki,
3. wyszkolenie szybowcowe II klasy,
4. bardzo dobry stan zdrowia.

Kandydatów na pilotów szybowcowych i samolotowych obowiązuje złożenie egzaminu wstępnego z wiadomości o Polsce i świecie współczesnym, matematyki, fizyki i geografii.

Kandydaci na pilotów szybowcowych składają ponadto egzamin teoretyczny i praktyczny z zakresu III klasy wyszkolenia spadochronowego, a kandydaci na pilotów samolotowych — egzamin teoretyczny i praktyczny z zakresu II klasy wyszkolenia szybowcowego.

Podania wraz z następującymi dokumentami: życiorysem, świadectwem szkolnym, świadectwem urodzenia, opinią organizacji ZMP-owskiej, partyjnej lub koła LPŻ, zaświadczeniem ukończenia szkolenia lotniczego (wymaganego w warunkach), dokumentem stwierdzającym stosunek do służby wojskowej (wydają WKR) i 2 fotografiami — należy składać w Zarządach Miejskich, Powiatowych lub Wojewódzkich LPŻ. Kandydaci, którzy nie ukończyli 18-go roku życia, obowiązani są przedstawić zezwolenie rodziców lub opiekunów, poświadczone przez MO lub Radę Narodową.

Nowe KSIĄŻKI

G. WASILJEW — „MODELE Z RUCHOMYMI SKRZYDŁAMI". Tłumaczył z rosyjskiego Paweł Elsztein. Wydawnictwo MON. Warszawa 1954 r. Str. 156. Rys. 136. Cena zł 8.

Pod koniec ubiegłego roku ukazała się w sprzedaży cenna książka modelarska. W popularnej formie omawia ona fizyczne zjawiska powstawania sił aerodynamicznych na skrzydłach ruchomych, schemat i wzajemny stosunek sił działających na aparat latający, utrzymujący się w powietrzu za pomocą ruchomych skrzydeł oraz projekty zbudowanych modeli latających, wyposażonych w ruchome płaty.

Materiały podane w niniejszej książce przeznaczone są dla tych wszystkich, którzy interesują się lub pracują nad zagadnieniami lotu skrzydłowców oraz dla modelarzy, którzy pragną budować modele z ruchomymi skrzydłami.

Poczta Lotnicza

Jerzy Januszewicz z Gdyni. Zostać pilotem i konstruktorem — to myśl godna pochwały. Specjalności tych jednak nie można opanowywać jednocześnie, a tym bardziej w jednej szkole. Pilotem zostaniesz szkoląc się w LPŻ. Bliższe informacje uzyskasz w Zarządzie Miejskim LPŻ w Gdyni. Zgłoś się tam niezwłocznie. Do konstruktora droga jest nieco dalsza. Przede wszystkim musisz ukończyć 11 klas szkoły ogólnokształcącej, a następnie studiować na Wydziale Lotniczym Politechniki Warszawskiej. Jeżeli jesteś zdolny i wytrwały to... za osiem lat osiągniesz upragniony cel. Życzymy powodzenia.

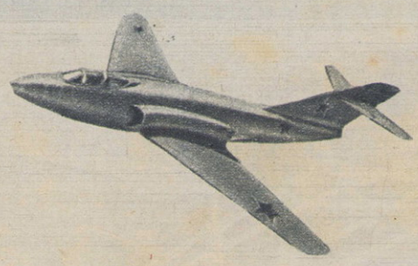
Józef Brzezicki z gr. Drogiszka. Dobrze, że za wzór stawiasz sobie bohatera „Opowieści o prawdziwym człowieku". Pamiętaj jednak, że Maresjew swoje bohaterskie czyny zawdzięcza nieustannej pracy nad sobą, nieustannej nauce i gorącemu umiłowaniu ojczyzny. Bierz więc z niego przykład nie słowem, lecz czynem i ucz się wytrwale. O szkoleniu lotniczym możesz pomyśleć dopiero wówczas, gdy zdasz do ósmej klasy.

Stefan Wojtaczak z Kutna i Gerard Jaśkowiak z Gdyni. Podania złóżcie jak najszybciej w Zarządzie Powiatowym lub Miejskim LPŻ.

Stefan Bobrycki z gr. Chraboły. Korpus Kadetów przyjmuje kandydatów tylko do klasy ósmej, pod warunkiem, że ukończyli oni 14-ty i nie przekroczyli 15-go roku życia. Jeżeli wiek Twój odpowiada wymaganiom, podanie możesz złożyć w maju br. Adres: Korpus Kadetów — Warszawa 6.

Inżynier lotniczy odpowiada

Kol. **Betela z Lublina** (2501). Nie znamy oficjalnej nazwy 4-silnikowego bombowca odrzutowego, który był demonstrowany dnia 1 maja 1954 r. w Moskwie i którego fotografię opublikowaliśmy w Nr. 33 (163) „Skrzydlatej". W prasie zagranicznej na temat nazwy tego samolotu ukazało się wiele domysłów, nie możemy jednak ocenić, które z nich są zgodne z prawdą. Podobnie nie potrafimy udzielić ścisłych informacji na temat, ile ton bomb zabierają najnowsze samoloty bombowe z napędem turboodrzutowym. Sprawy te są utrzymywane w tajemnicy przez wszystkie państwa.



Rekord prędkości na bazie, wynoszący 1 211,746 km/h, należy do bezogonowca samolotu Douglas F4II-1 „Skyray". Rekord ten ustanowiony został 3 października 1953 r.

Dziękujemy za nadesłanie wycinka przedstawiającego rysunek jednego z najnowszych samolotów radzieckich. Wg przypuszczenia prasy francuskiej, ma on być konstrukcją słynnego Mikojana i nosić oznaczenie MIK-21.

Kol. **Jerzy Karłowicz z Ciborza** (3448) zapytuje, w jakim typie samolotu znajduje zastosowanie aż 8 silników turboodrzutowych, o czym pisaliśmy w odpowiedziach technicznych w numerze 42 (172) „Skrzydlatej". Wyjaśniamy, iż wymieniona ilość silników turboodrzutowych stanowi napęd prototypu jednego z zagranicznych ciężkich bombowców stratosferycznych. Ani o ciężarze tego samolotu, ani o jego zasięgu nie posiadamy żadnych informacji.

W sprawie zaopatrzenia się w brakujące numery „Skrzydlatej" zwróćcie się do Sekcji Prenumeraty i Kolportażu Wydawnictw Komunikacyjnych — Warszawa, Aleje Jerozolimskie 107. Należność w cenie normalnej wpłaca się na konto PKO-I-8523/110.

Kol. **Roman Skrobot z Burzyna** (3338). W sprawie amatorskiej budowy samolotów przez poszczególnych obywateli zabieraliśmy głos wielokrotnie, odradzając ją. Obszerne omówienie tego tematu dokonane zostało w numerze 23 (153) „Skrzydlatej" z dnia 6 czerwca 1954 r.

Zbieramy znaczki lotnicze

Nowa, zamieszczona z kolei pełna seria bułgarskich znaczków lotniczych, przynosi — oprócz winietki lecącego samolotu transportowego i sakramentalnego słowa „poczta lotnicza" (wydrukowanego w dwóch alfabetach: rosyjskim i łacińskim) — także szereg charakterystycznych widoków nowej Bułgarii.

8 stotinek — krajobraz górski, kolor znaczka — ciemnozielony;

12 st. — widok z góry na wielkie hale wystawowe w Plowdiw — brązowo-czerwony (po Sofii, drugie co do wielkości miasto Bułgarii);

16 st. — wybrzeże morskie w Stalin (Warna), ciemnobrązowy;

20 st. — kombajn w czasie żniw, pomarańczowo-brązowy;

28 st. — krużganki zabytkowego klasztoru w Rila, zbudowanego w w XVIII w. na najwyższej górze Bułgarii — ciemnoniebieski;

44 str. — zapora wodna „Studena" (niedaleko Sofii), brązowo-fioletowy;

60 st. — miasto przemysłowe Dymitrowgrad, bułgarska „Nowa Huta", karminowo-brązowy;

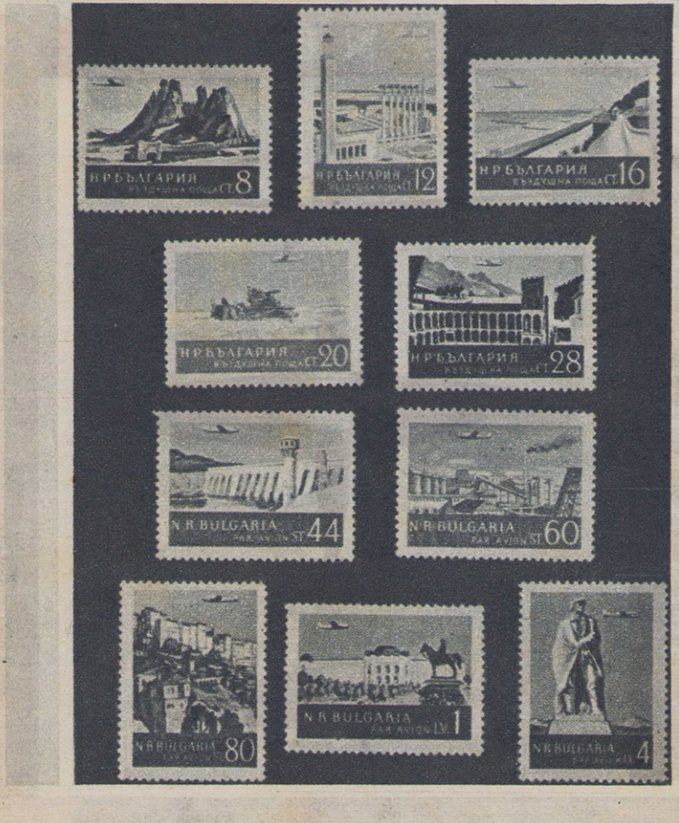
80 st. — widok miasta Tirnowo (dawna stolica Bułgarii, odpowiednik Krakowa w Polsce) — zielono-żółty;

1 Lewa — gmach uniwersytetu w Sofii, na pierwszym planie po prawej stronie — pomnik cara Mikołaja II (w okresie jego rządów nastąpiło pierwsze wyzwolenie Bułgarii spod okupacji tureckiej), ciemnozielony;

4 Lewy — olbrzymi pomnik „Partyzantów" w pobliżu „Sredna Gory" w płd. Bułgarii.

Seria powyższych znaczków ukazała się w obiegu w pierwszej połowie ubiegłego roku. Wszystkie one zostały wydrukowane techniką rotograwiurową w formacie 32 × 22 mm (bez marginesów).

Z. Rur



Lekarz lotniczy odpowiada...

Jan Nanowski z gr. Pasiecznik. Łzawienie oczu na wietrze jest objawem wady wzroku. Wzrok pilota musi być bez żadnych zastrzeżeń.

A. Nagórski z Sierpca. Szanse szkolenia lotniczego macie znikome. Zniekształcenie klatki piersiowej w zasadzie dyskwalifikuje kandydata do lotnictwa. Ewentualne przyjęcie Was na szkolenie zależne jest od stopnia tego zniekształcenia oraz jego wpływu na funkcjonowanie organizmu.

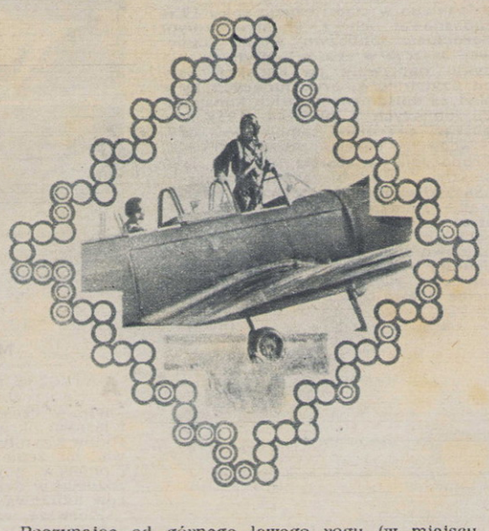
Zygmunt Lisiecki z Warszawy. Mając płaskie stopy nie możecie być pilotem. Jednakże płaskostopie nie przeszkodzi Wam w zostaniu mechanikiem lub technikiem lotniczym.

Władysław Dąbrowski z Wrocławia. Zez, nawet ukryty, jest wadą wzroku. Latać nie będziecie mogli. Wierzymy, że „cios" ten zniesiecie dzielnie, po męsku i bez reszty poświęcicie się pracy dla lotnictwa w wyuczonym zawodzie.

W wolnych chwilach po lotach...

Redaguje: mgr H. DĄBROWSKI

CIĄGÓWKA



Poczynając od górnego lewego rogu (w miejscu podwójnie oznaczonym) wpisać „zegarowo" jedyny ciągiem 16 wyrazów o wspólnych literach początkowych i końcowych. Po każdym znaczeniu wyrazu w nawiasach podana ilość liter z jakiej on się składa. Litery w kółeczkach podwójnie oznaczonych dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1) pierwiastek chemiczny, rzadki metal, symbol chemiczny Cs (3), 2) doprowadzenie dodatkowej benzyny do cylindrów przed zapuszczeniem silnika w celu wytworzenia bogatszej mieszanki (8), 3) pomieszczenie dla załogi i pasażerów w kadłubie samolotu (6), 4) międzynarodowa nazwa chmur warstwowych, wysokich, w postaci szarej (niebieskawej) powłoki (11), 5) tak nazywają jeszcze słupek wiązania między skrzydłami (6), 6) popularna nazwa prądu pionowego termicznego pochodzenia, którego zakończenie stanowi zwykle chmura kłębiasta (5), 7) miasto powiatowe w województwie krakowskim, miejsce niedawnych Spadochronowych Mistrzostw Polski (8), 8) przyrząd wytwarzający mieszankę do zasilania silników benzynowych (6), 9) papierowy przyjaciel człowieka (7), 10) telefon samolotowy (7), 11) metal ciężki srebrzystobiały używany do platerowania żelaza (6), 12) człowiek pracujący w lotnictwie (6), 13) maszyna do kopania ziemi (8), 14) zespół drutów do wysyłania i odbierania fal radiowych (6), 15) nazwa dawana często wybitnym lotnikom (2), 16) aerostat zaopatrzony w zespół silnikowy i przyrządy służące do kierowania (9).

ROZWIĄZANIE ARYTMOGRAFU Z NR. 43

Młodzieży! Wstępuj w szeregi LPŻ! (klucz pomocniczy: przelot, Sęp, Jak, mgła, wydłużenie).

Nagrody za trafne rozwiązanie zadania, które miało wielu zwolenników, otrzymują: 1) **Alicja Barańska** — Częstochowa, ul. Kilińskiego 116 „b" DA nr 2, 2) **Bogumił Idziak** — Michalin k/Warszawy, ul. Świerczewskiego 18, 3) **Mieczysław Kurzawa** — Poniatów, p-ta Goszczanów, pow. Turek, 4) **Ludwika Ławniczak** — Poznań, ul. Długa 11/11, 5) **Jerzy Mazurek** — Żychlin k. Kutna, ul. Narutowicza 75b m. 2, 6) **Jerzy Profecki** — Warszawa, ul. Jodłowa 17/9, 7) **Romuald Skinder** — Świebodzin Wlkp., ul. Stalina 4/6, 8) **Bogdan Szmidt** — Łódź, ul. Wigury 12/7, 9) **Nina Szulikowska** — Kutno, ul. Barcewicza 18/1, 10) **Zygmunt Trzciński** — Toruń, ul. Podgórna 92/18.

Nagrody wkrótce wysyłamy.

Tylko dla dziewcząt

Ewa Niewiadomska — Warszawa. Długie włosy nie przeszkadzają na ogół w szkoleniu samolotowym, tak jak i nylonowe pończochy. Z tym jednym zastrzeżeniem, że trzeba uważać, bo pończochy mogą puścić oczka, a długie warkocze „wkręcić się w śmigło".

Irena Kolasówna — Stalinogród. Jesteśmy dobrej myśli, Koleżanko, że w ciągu tego roku podrośniecie jeszcze te 2 cm, brakujące Wam do wymaganego przepisami wzrostu na szkolenie samolotowe. W przypadku odwrotnym do naszych przypuszczeń, macie otwartą drogę do spadochroniarstwa (jak sama wspominacie).

Na Waszym miejscu zatem jeszcze w tym roku zapisalibyśmy się na szkolenie spadochronowe w Zarządzie Wojewódzkim LPŻ Stalinogród, ul. Młyńska 22, gdzie wskażą Wam również najbliżej odbywający się KWWL.

Skrzydlata Polska

ORGAN AEROKLUBU PRL
WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje zespół. Redaktor Naczelny Jerzy R. Konieczny. Opracowanie graficzne Stanisław Kopf. Adres redakcji — Warszawa 40, ul. Długa 52 — Arsenał. Niezamówionych rękopisów i ilustracji nie zwraca się. Cena pojedyńczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zaprenumerować można u listonoszy miejskich i wiejskich oraz w agencjach i urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 10 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju ze zleceniem wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch", Sekcja Eksportu, Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119.

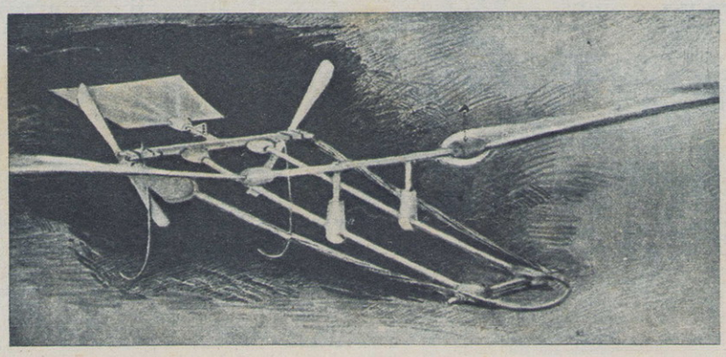
Telefon Redakcji: 66-101

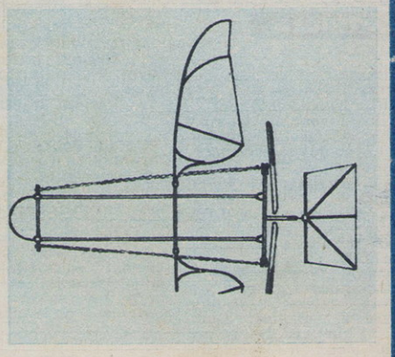
Maszynopisy otrzymano dnia 20. XII. 1954 r. Wydrukowano 30. XII. 1954 r. Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. Nr 17295/C. 5-B-152827

POLSKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE 1

CZYTELNICY nasi dobrze zapewne pamiętają cykl „Konstrukcje Lotnicze Polski Ludowej", który w opracowaniu mgr. inż. Świdzińskiego w ciągu całego roku 1954 zapoznawał ich z konstrukcyjnym dorobkiem lotniczym Polski Ludowej. Jeszcze w czasie kontynuowania cyklu napływały do Redakcji listy od Czytelników, proponujących by w ślad za opisaniem polskich konstrukcji lotniczych z lat 1944—1954 rozpocząć przegląd samolotów i szybowców z okresu przedwojennego. Propozycja ta została przyjęta jako słuszna i z bieżącym numerem „Skrzydlatej" rozpoczynamy drukowanie stałego działu: „Polskie konstrukcje lotnicze", który obejmie dorobek polskich konstruktorów od lat najdawniejszych do chwili wybuchu drugiej wojny światowej. Dorobek ten jest niezwykle bogaty i mamy pełne prawo być z niego dumni.

(Red.)





Odręczny szkic modelu Tańskiego z 1894 r.

Tański oblatuje swój model.

MODEL LATAJĄCY TAŃSKIEGO

ANTYCZNY mit o Ikarze krążył od wielu wieków po świecie i rozbudzał wyobraźnię ludzi. W zamierzchłych epokach, w czasach historycznych, w pomroce średniowiecza i jasnym okresie Odrodzenia — światłe jednostki wielu narodów czyniły mniej lub więcej udane próby, by zrealizować marzenie człowieka o lataniu. Wysiłkiem bohaterskich pionierów powstawała historia lotnictwa, tworząc osobny rozdział w dziejach techniki. Wśród tych bohaterów, pionierów lotnictwa, było wielu Polaków.

Pierwsze wzmianki o próbach latania naszych przodków znajdujemy w legendach i pieśniach ludowych. Mówią one o latającym mnichu z Pienin, o ognistych latawcach z okresu wojen tatarskich i o skrzydłach Imć Pana Piotrowskiego, profesora Krakowskiej Akademii. Niestety, na podstawie tych legend nie potrafimy w żaden sposób odtworzyć sobie kształtu owych legendarnych „urządzeń" do latania. Pierwszą taką rekonstrukcję przeprowadzić można dopiero z legend o skrzydłowcu — szybowcu, zbudowanym przez spolszczonego Włocha, nazwiskiem Boratyni.

Wiadomości ze źródeł niemieckich, francuskich i polskich mówią, że na budowę „latającego smoka" Boratyniego wykładać miał pieniądze sam król Władysław IV. Aparat, o którym pisano niedawno w „Skrzydlatej Polsce", mieścić miał 3 osoby.

Pojawienie się przy końcu XVIII w. balonów, na których wykonywano udane loty, spowodował również w Polsce czasowe odsunięcie na plan dalszy myśli o locie aparatów cięższych od powietrza. Dopiero po upadku powstania listopadowego zainteresowanie balonami słabnie. Próby latania przy pomocy skrzydeł podejmują: góral Wojciech Kułak z Gliczarowa (1810—1893), chłop krakowski Jan Wnęk i inni, mniej znani. Próby ich nie przynoszą rezultatów.

Poważne z punktu widzenia technicznego sukcesy osiąga jednak dopiero na przełomie wieków XIX-go i XX-go Czesław Tański. Postać tego artysty malarza, który stał się „ojcem szybownictwa polskiego", była wielokrotnie tematem artykułów m. in. w „Skrzydlatej Polsce". Na tym miejscu zajmiemy się jedynie techniczną oceną lotniczych prac Tańskiego.

Model latający Czesława Tańskiego, zbudowany w r. 1894, był pierwszym przyrządem latającym cięższym od powietrza w Polsce. Na podstawie pozostawionych dokumentów i fotografii stwierdzamy, że posiadał on napęd sznurami gumowymi. Był to trzeci model na świecie tego typu. Należy przyznać, że model Tańskiego wykraczał swoją pomysłowością i założeniami budowy ponad ówczesny poziom światowy w tej dziedzinie. Modele zbudowane przed Tańskim przez Francuzów: Julien w 1878 roku i Penauda w 1871 roku, ustępowały znacznie swoją konstrukcją oraz osiągami modelowi Tańskiego. Również model słynnego Kressa wykazywał się gorszą sylwetką aerodynamiczną i rozwiązaniem konstrukcyjnym, niż model Tańskiego.

Model Tańskiego zbudowany był z listewek sosnowych i prętów wiklinowych. Rozpiętość modelu wynosiła 90 cm, a długość 80 cm. Węzły łączące skrzydła z kadłubem oraz belki kadłuba między sobą — były wykonane z drewna korkowego, śmigła — z drewna gruszkowego. Pokrycie modelu stanowił cienki papier, impregnowany werniksem. Dwa przeciwbieżne śmigła pchające umieszczone były na końcu belek kadłuba, za krawędzią spływu płatów. Za śmigłami na specjalnej beleczce umieszczony był statecznik poziomy, w którym można było zmieniać kąt nastawienia. Skrzydła osadzone na baldachimie pozwalały się przesuwać wzdłuż belek kadłuba. Lewy i prawy płat można było ustawiać niezależnie na różne kąty natarcia, dzięki osadzeniu przedniej krawędzi w węźle korkowym. Te wszystkie celowe i przemyślane szczegóły konstrukcyjne pozwalały Tańskiemu wykonywać tym modelem efektowne loty. Tak więc model zataczał z łatwością w powietrzu krąg i powracał na miejsce startu.

Przy próbach tego modelu zebrał Tański dużo doświadczeń, które wykorzystał następnie przy budowie swego szybowca, śmigłowca, a następnie samolotu. Omawiany model przetrwał do roku 1939, uległ jednak zniszczeniu podczas wojny wraz ze wszystkimi zbiorami Tańskiego.

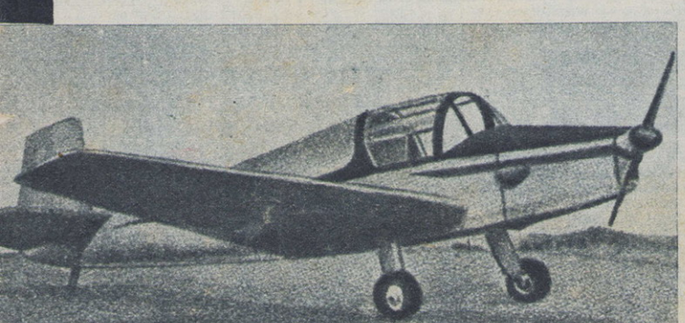
Rekonstrukcja i odtworzenie rysunku oraz modelu były możliwe dzięki zetknięciu się niżej podpisanego z Czesławem Tańskim w 1934 roku, przy konserwacji i naprawie jego zbiorów lotniczych.

ZDZISŁAW GRYGLICKI

SAMOLOTY ZAGRANICZNE

IAR-811 jest pierwszym powojennym samolotem wybudowanym w Rumunii przez zakłady Industria Aeronautica Romana w miejscowości Braszow. Konstruktorami jego są inżynierowie rumuńscy Manicatide, Grosu i Cosoianu. IAR-811 przeznaczony jest do turystyki i szkolenia w aeroklubach. Jest to dolnopłat wolnonośny, dwuosobowy (siedzenia obok siebie), o podwójnym układzie sterowniczym. Skrzydła o obrysie trapezowym, jednodźwigarowe, konstrukcji drewnianej, zaopatrzone w klapy do lądowania. Kadłub konstrukcji mieszanej o przekroju prostokątnym, podwozie stałe, wolnonośne. Prototyp IAR-811 wyposażony był w czterocylindrowy silnik rzędowy produkcji francuskiej „Train" o mocy 60 KM. W samolotach seryjnych zastosowanie znajdują silniki czechosłowackie Walter „Mikron" o mocy 65 KM. Zbiornik paliwowy o pojemności 55 l umieszczony jest za silnikiem. Pierwsze loty samolot wykonał w maju 1949 r.

W. B.

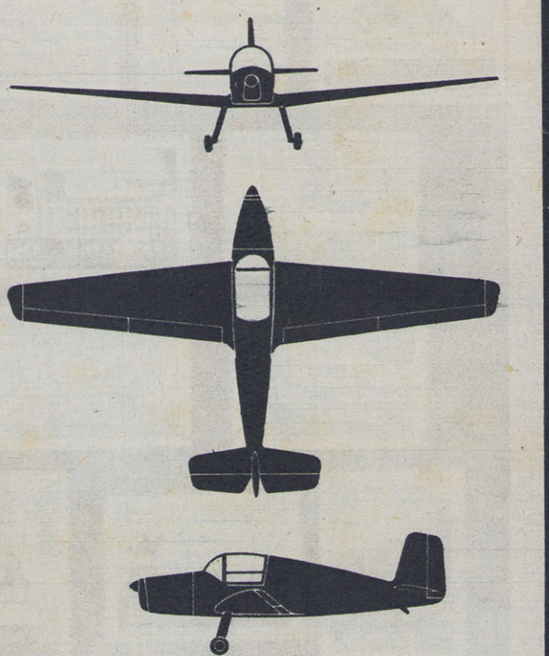


IAR-811

RUMUNIA

DANE TECHNICZNE:

- rozpiętość — 10,4 m
- długość — 5,9 m
- powierzchnia nośna — 17 m²
- ciężar samolotu pustego — 420 kG
- całkowity ciężar w locie — 650 kG
- obciążenie powierzchni nośnej — 38,3 kG/m².

OSIĄGI Z SILNIKIEM „TRAIN"

- prędkość maksymalna w locie poziomym — 155 km/h
- prędkość podróżna — 135 km/h
- prędkość lądowania przy wychylonych klapach — 65 km/h
- czas wznoszenia na wysokość 1 000 m — 8 min
- pułap praktyczny — 3 700 m
- zasięg — 450 km.